

ŞUBAT 2018 10 TL SAYI: 38

QUATTRORUOTE TÜRKİYE

MAZDA MX5 RF

OTOMOBİL VE TUTKU



YENİ ISUZU D-MAX


ISSN 2147085-5
9 772147 085004



BMW 3 SERİSİ



NISSAN JUKE

2018 YENİLİKLERİ

SÜRÜŞ İZLENİMLERİ

NISSAN QASHQAI

VOLVO XC60

VOLKSWAGEN T-ROC

SUBARU XV

CITROEN C3 AIRCROSS

FORD EDGE



SÜRÜŞ İZLENİMİ

FERRARI 812 SUPERFAST

İÇİNDEKİLER













AŞKLA BAĞLANILAN OTOMOBİLLER!

Bu ay diğer aylara oranla daha "romantik" bir Quattroruote hazırladık... Çünkü Şubat ayı malum Sevgililer Günü'nü kapsıyor. Kapağımız ve içerideki MAZDAŞK konumuz bu çerçevede hazırlandı. Hemen hemen bir çok markanın bir çok model aşk ve tutkuyla anılır. Mazda MX5 de bunların başında gelir... İşte biz de bu aya özel Mazda MX 5 ile romantik mekanlarda romantik fotoğraflar çekmeye çalıştık. Umarım beğenirsiniz...

OGD Yılın Otomobilini Seçiyor!

Bu ay bir başka heyecanı yaşayacağız... Otomotiv Gazetecileri Derneği (OGD), tarafından bu yıl üçüncüsü düzenlenecek "Türkiye'de Yılın Otomobili" seçimi için adaylar belirlendi. İlki yapıldığı andan itibaren büyük bir ilgi ve heyecanla karşılanan "Yılın Otomobili" yarışmasında ipi göğüsleyecek otomobil bu yıl da otomotiv konusunda uzman gazetecilerden oluşan OGD üyelerinin oylarıyla belirlenecek. Yılın Otomobili yarışmasına, Ocak 2017 – Şubat 2018 tarihleri arasında satışa sunulmuş olan 23 "yeni" model katılacak. İki aşamalı seçim sonrasında birinci seçilen otomobil, 17 Nisan 2018'de düzenlenecek gala gecesiyle kamuoyuna açıklanacak.

"Türkiye'de Yılın Otomobili-2018" Yarışmasına katılacak modeller şöyle sıralanıyor;

"Audi Q5, BMW 5-Serisi, BMW X3, Citroën C3 Aircross, Ford Fiesta, Ford Kuga, Hyundai i30, Hyundai Ioniq, Jeep Compass, Land Rover Discovery, MINI Countryman, Opel Insignia, Opel Crossland X, Opel Grandland X, Peugeot 5008, Renault Koleos, Seat Ibiza, Seat Arona, Skoda Kodiaq, Subaru XV, VW Polo, VW Arteon, Volvo XC60"...

Aşkla bağlanılan tüm bu otomobillere başarılar diliyorum... Bu vesile ile sevgililer gününüzü de kutluyorum..

Ahmet ÇELİK

QUATTRORUOTE TÜRKİYE

İmtiyaz Sahibi ve Yayın Direktörü:
Ahmet Çelik
(sorumlu)

Yazı İşleri
Alev Öner

Reklam Müdürü
Begüm Atik

Görsel Yönetmen
Murat Hazar

Test Editörü
Buğra Özkan

Çeviri
Kerim Şamlıoğlu

Katkıda Bulunanlar
Birkan Demir Çalışkan,
İlkim Sancaktaroğlu,
Serkan Şahin, Ali Dinç, Alptekin Işıkalp, Oğuzhan Çiçekçi

Yönetim Yeri: Kuşdili Cad.
Efes Çarşısı No: 12 D: 188
Altıyol / Kadıköy / İSTANBUL

Basıldığı Yer: MATSAŞ
Matsaş Matbaacılık ve Ambalaj San. Tic. A.Ş.
Atalar Mah. Kartopu Sok. No:3/A
Kartal/İstanbul Tel: 0216 306 26 26
Kasım 2017 Sertifika No: 33872

ISSN 2147085-5
Dağıtım: DÜNYA SÜPER DAĞITIM TİC. SAN. A.Ş.

Yayın Türü: Süreli - Aylık





SEKİZİNCİ ODD GLADYATÖR ÖDÜLLERİ SAHİPLERİNİ BULDU

Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin (ODD) sektörel büyümeye ivme katmak amacıyla organize ettiği ODD Satış ve İletişim Ödülleri'nin sekizincisi kıyasıya bir mücadeleye sahne oldu.

4 Ocak 2018 gecesi Raffles İstanbul'da gerçekleşen geleneksel gecede toplam Bu yıl 8. kez düzenlenen gecede, yılın en başarılı marka ve çalışmaları ödüle layık görüldü. 4 Ocak 2018 gecesi Raffles İstanbul'da gerçekleşen törene, ODD üye markaları, otomotiv dünyasının temsilcileri, basın mensupları ve davetliler katıldı. Sektörün "En"lerinin belirlendiği, Gladyatör Ödülleri Gecesi bu yıl da güçlü bir rekabete sahne oldu.

Jüri üyeleri 2017'nin "en'lerini" belirledi

Gladyatör Ödülleri'nin sekizinci yılında da Türkiye Halkla İlişkiler Derneği Geçmiş Dönem Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyesi Fügen Toksü başkanlığında, iletişim ve pazarlama alanında uzman akademisyenlerden oluşan tecrübeli jürinin profesyonel değerlendirmesiyle sonuçlar belirlendi.

Ödül Alan Gladyatörlerimiz:
SATIŞ ÖDÜLLERİ

En Hızlı Büyüyen Hafif Ticari Araç Markası: Nissan
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Modeli: Ford Tourneo Courier
En Çok Satılan Hafif Ticari Araç Markası: Ford
En Hızlı Büyüyen Otomobil Markası: Bentley
En Çok Satılan Otomobil Modeli: Fiat Egea
En Çok Satılan Otomobil Markası: Renault
En Çok Satılan Otomobil ve Hafif Ticari Araç Markası: Renault

İLETİŞİM ÖDÜLLERİ

Yılın Televizyon Uygulaması: Ford "Ticarette Farklı Olmak Bir Başka-Yeni Ford Tourneo Courier Blackline"
Yılın Gazete Uygulaması: JEEP "Otobüs Kamyon JEEP Bip"
Yılın Radyo Uygulaması: Volkswagen "Volkswagen Binek Araç Tiguan Yolda"
Yılın Fuar Standı Uygulaması: Hyundai "Autoshow 2017"
Yılın Dergi Uygulaması: Opel "Mokka X"
Yılın Dijital ve Sosyal Medya Uygulaması: Toyota "Toyota Interaktif Showroom"
Yılın Outdoor Uygulaması: Renault "Renault-Nişantaşı City's"
Yılın PR/Etkinlik Uygulaması: Fiat "Fiat Motor Sporları: Egea Seni Piste Çağırıyor"
Yılın Sosyal Sorumluluk Projesi: Doğuş Otomotiv "Türkiye'nin İlk Trafik Güvenliği Jingle'ı"
Yılın Entegre İletişim Kampanyası: Toyota "Toyota Hybrid"
Yılın Basın Lansmanı: Mercedes-Benz E Serisi
Yılın Basın Lansmanı: Volkswagen Polo
Yılın En Dijital Markası (Vodafone): Ford
Yılın Jüri Özel Ödülü: Mercedes-Benz 50'inci Yıl Etkinliği


4x4 MODELLERDE
5 YILDA
8.000 TL'DEN* BAŞLAYAN
MTV AVANTAJI
ISUZU
D-MAX

YENİ JEEP WRANGLER GELİYOR

Jeep markasının efsanevi modeli Wrangler, üstün arazi özellikleri geliştirilmiş versiyonu ile sonbaharda Türkiye yollarına giriş yapacak.



Bugüne kadar 2 milyonun üzerinde üretim adedine imza atan Wrangler efsanesinin yeni nesil versiyonu, ilk olarak Kuzey Amerika'da görücüye çıktı. Yeni Jeep Wrangler; üstün off-road yetenekleri, geleneksel Jeep tasarımı, açık hava özgürlüğü sunan karoser özellikleri, üstün asfalt ve off-road sürüş dinamikleri ve bir dizi inovatif güvenlik ve gelişmiş teknolojik donanımla dünyanın en yetenekli ve tanınmış arazi aracı olma geleneğini sürdürüyor. Sergilenen Yeni Jeep Wrangler serisi geleneksel Jeep tasarımına sadık modernize edilmiş bir dış görünümle dikkat çekiyor. Yeni dış tasarımıyla güçlü ve her türlü yol şartına meydan okuyan karakteristik duruşunu devam ettiren yeni Jeep Wrangler geniş cam alanları sayesinde çevreye hâkim, rahat bir sürüş sunuyor.

Yeni Jeep Wrangler'ın iç mekânı geleneksel tasarım ve çok yönlü kullanım özelliklerini aynı potada eritiyor. Geleneksel yatay konumlu dik konsol mimarisi sportif ve modern tasarım detaylarıyla tamamlanıyor. Ergonomik tasarımlı orta konsola entegre edilen klima ve müzik sistemi, medya şarj ve bağlantı soketleri, sürücü ve ön yolcunun sürüş esnasında rahatlıkla ulaşabileceği kullanım ergonomisini sunuyor. Havalandırma ızgarasını çevreleyen krom aplikasyonlar kalite algısını yükseltirken modern ve sportif bir görünümü de beraberinde getiriyor. Yeni Jeep Wrangler ile birlikte su geçirmeyen marş düğmesi devreye alınıyor.

Jeep tasarımcıları markanın imzası niteliğinde olan efsanevi yedi oluklu ön ızgarayı yeniden tasarladı. Yeni ızgaranın farlarla kesişen tasarımı efsanevi Jeep CJ'e gönderme yapıyor. Yeni ön ızgaranın üst kısmındaki kavis aerodinamik verimliliği arttırıyor. Sahara ve Rubicon modellerinde sunulan LED ön farlar ve sis farları daha çekici bir görünümü beraberinde getirirken sinyal lambaları çamurlukların uç noktasına entegre ediliyor. Alışılagelmiş olduğu kare formunu koruyan arka stop lambalarında da çağın gereklerine uygun olarak LED teknolojisi kullanılıyor.

Yeni Jeep Wrangler 2 ve 4 kapılı olmak üzere iki farklı gövde tipiyle üretilecek. 2 kapılı gövde tipi Sport, Sport S ve Rubicon donanım seviyeleriyle sunulurken, 4 kapılı gövde tipi ise Sport, Sport S, Sahara ve Rubicon olmak üzere dört farklı donanım seviyesiyle sunuluyor. Kuzey Amerika'daki Jeep Wrangler serisine yeni, gelişmiş, yakıt tasarruflu motorlar dahil olduğu görülürken, 3.0 litre EcoDiesel V6 ve yeni 2.0 litre hacimli sıralı dört silindirli turbo benzinli motorların da yeni otomatik sekiz vitesli şanzıman ile birleştirilmesi dikkat çekiyor.

Onlarca farklı kapı, tavan ve ön cam kombinasyonları sonsuz kişiselleştirme sağlarken, 2019 yılında ilave olarak bir de yeni, yarım kapı alternatifi sunulmaya başlanacak.







CITROEN C4 CACTUS SINIF ATLADI

Görsel açıdan büyük değişim geçiren C4 Cactus, bir süreliğine C segmenti hatchback modeli C4'ün yerini alacak.

Airbump kullanımını azaltan ve arka far tasarımında ciddi değişikliğe gidilen yerden yüksek hatch›in Avrupa›ya getireceği tek yenilik tasarımı değil. Fransız marka, «Progressive Hydraulic Cushions» adını verdiği yeni hidrolik süspansiyon düzenini C4 Cactus ile Avrupa pazarına sürecek. Feel ve Flair paketlerinde standart olarak sunulan sistem, Citroen›in açıklamasına göre sürüşe "uçan halı efekti» verecek. Yeni süspansiyon düzeni, Citroen›in bir diğer yeniliği olan Advanced Comfort Seats, yani yüksek konforlu koltukları ile eşlenecek. Bel desteği arttırılan koltukların dolgu malzemesi olarak yoğun köpük seçilmiş. 31 farklı renk seçeneği ile sunulacak C4 Cactus›un motor yelpazesi 2 farklı üniteden oluşuyor. Bunlardan birincisi, markanın turbo benzinli motoru 1.2 PureTech. Citroën, bu üniteyi ilk aşamada 110 ve 130 bg›lık turbo destekli versiyonlar ile sunacak. Mayıs ayında ise 82 bg›lik atmosferik türev de PureTech seçenekleri arasına girecek. Dizel kanadında ise 1.6 BlueHDi motorun 100 bg üreten hâli müşterilere sunulacak. Aktif Şehir Freni, Hız Sınırı Algılama, Şeritten Çıkma Uyarısı, Yorgunluk Tespit Sistemi, Kör Nokta Uyarısı, Park Asistanı ve araca yüzde 30 4x4 karakteri kazandıran Grip Control dâhil birçok sistem C4 Cactus›un sürüş asistan sistemi cephanesinde yer alıyor. Kabinin merkezine yerleştirilen 7" boyutlu dokunmatik ekrandan ise aracın multimedya, telefon bağlantısı, klima gibi birçok fonksiyonu kontrol edilebiliyor. 2018 Citroën C4 Cactus›un Birleşik Krallık›taki fiyatları 110 bg›lik 1.2 PureTech motor ve Feel paketi ile başlıyor. Modelin Türkiye pazarına girişi ise muhtemelen 2018›in ikinci yarısını bulacak. 

YENİ HONDA INSIGHT HİBRİT ÇAĞINA GİRİŞ YAPIYOR

Honda Insight, prototip hali ile 2018 Kuzey Amerika Uluslararası Otomobil Fuarı'nda dünya tanıtımını gerçekleştirecek.



Honda, kapılarını ziyaretçilerine açacak olan Kuzey Amerika Uluslararası Otomobil Fuarı (NAIAS) 2018'de yeni nesil D segmenti temsilcisi hakkında önemli ipuçları veren Honda Insight Prototype modelinin dünya tanıtımını gerçekleştirecek. Kompakt sınıf sedan modeli Civic'in üzerinde konumlandırılacak olan Honda Insight Prototype, Honda'nın dinamik tasarımlı yeni beş kişilik sedan modeli Insight'ın habercisi olma özelliğini taşıyor. Honda'nın en güncel iki motorlu hibrit sistemiyle donatılacak olan yeni Honda Insight'ın, 2018 yılının yaz aylarında seri üretim hali ile tanıtılması hedefleniyor. Honda'nın tamamen yenilediği ve önümüzdeki yıl yollara çıkaracağı Yeni Honda Insight i, geleneksel araç kullanıcılarının arzuladığı stil, detay, üstün özellikler ve performansı yerine getirirken, bütün bu niteliklerden ödün vermeyi gerektirmeyen bir hibrit araç olarak öne çıkıyor. İlk iki nesilden farklı olarak yeni Honda Insight diğer kompakt hibrit araçlarla eşdeğer bir yakıt ekonomisi sunan Honda'nın yeni iki motorlu hibrit sistemi ile donatılıyor. Yeni Honda Insight; Civic, CR-V, Clarity Fuel Cell, Clarity Electric and Clarity Plug-in Hybrid de dahil olmak üzere Clarity ailesi ve 2018 yılı başlarında bayilerde yerini alacak olan Honda Accord Hybrid ile birlikte Honda'nın Greensburg, Indiana fabrikasında üretilecek.





2018'DE KARŞIMIZA ÇIKA



SEAT

SUV ailesi tamamlanmak üzere. Önce yıl içinde Arona'nın altında konumlandırılacak B-SUV, ardından 7 kişilik büyük SUV'un geleceği konuşuluyor. Ayrıca konuşulanlar arasında Ateca'nın ateşli Cupra versiyonunun geleceği de bulunuyor.









CORVETTE C8

"Zora" kod adıyla geliştirilmeye devam edilen sekizinci Corvette'in ortadan motorlu geleceği çoktandır biliniyordu. Bilinmeyen ise manuel şanzımanın ömrünün sona ermediğiydi. Ortadan motorlu yeni dizilim bizlere tasarım anlamında birtakım değişiklikler olacağını gösteriyor.



VW Golf

Wolfsburg'un parlayan yıldızı, bu yıl içinde bize sekizinci nesliyle bir sürpriz yapabilir. Üç benzinli, iki dizel ünite ile satışa sunulacak. Ayrıca bunlara ek hibrit model de gelebilir. 2022-23 arasında gelecek orta dönem makyajında üçüncü seviye otonom sürüşle gelebileceği konuşuluyor.





ACAK MODELLER

2018 yılınında 140'ın üzerinde yenilik bekleniyor. Piyasaya çıkacak bu modellerin önde gelenlerini sizler için derledik.





Audi e-Tron SUV

Daha çıkmadan bayilerin kaparo yağmuruna tutulmasına sebep olan tam elektrikli SUV, nihayet bu sene üretim haliyle karşımıza çıkacak. Tasarım unsurları, ileride gelecek SUV modelleri için bize ışık tutacak gibi görünüyor. Ayrıca söylentiler, pazarın nabzına göre ileriki zamanlarda Sportback versiyonunun gelebileceğini söylüyor.







Hyundai FCEV

Güney Koreli otomobil üreticisi, Fuel Cell kervanına katılıyor. Geçtiğimiz yıl tanıtılan FE Concept ve Kona'dan izler taşıyacak olan yeni otomobil, minimal bir iç mekana sahip olacak. Yakıt hücresi ile çalışan yeni sistem, -30 santigrat dereceye kadar sorunsuz çalışma sözüyle geliyor.

Kia Ceed

C-hatchback segmentinde işler iyice kızışıyor. İkinci nesil Ceed, kuzeni Hyundai i30'dan aldığı ortak parçalarıyla piyasada önemli bir yer kazanmaya hazır. Hatchback'in yanına bir station wagon da gelecek. Shooting brake olarak gelecek ProCeed'den söz etmiş miydik?







BMW 8 Cabrio

BMW 8 Serisi

Kral öldü; yaşasın yeni kral. 6 Serisi'nin yerine geçen yeni 8 Serisi, şüphesiz piyasadaki lüks GT'lerin en dişli rakibi olacak. 3 litrelik altı silindirli benzin ve dizel ünitelerin yanında 4.4 litrelik TwinTurbo V8 ve sıkı durun; 6 litrelik V12 motorla karşımızda olacak. Bu motorların hepsi ZF otomatik şanzıman ile donatılacak. Yeni 7 Serisi ile başlayan "daha büyük" tasarım anlayışı tüm hızıyla devam ediyor. Bakalım satışa sunulduğunda bu iddialarını sürdürebilecek mi?







VOLVO V60

Göteborg'lu firma, V90'a kardeş getirmeye hazırlanıyor. XC60'dan birçok parçaya sahip olacak yeni V60, klasik Volvo ruhunu son dönemin üstün teknolojileriyle donatacak. Son dönemlerde karşımıza çıkan dört silindirli benzinli ve dizel üniteler yerini koruyor.





Jaguar I-Pace

Britanyalılar, elektrikle sportifliği birleştirmeyi kendilerine en büyük amaç edinmişler. 500km'lik bir menzile sahip olacak olan 400hp gücündeki elektrikli motor, size adrenalini doruklarında yaşatacak. 470cm uzunluğuyla iç mekânda da oldukça iddialı. Dinamik 4 tekerlekten çekiş sistemiyle yol tutuşundan asla taviz vermeyecek.









VW Touareg

Audi Q7, Porsche Cayenne ve Bentley Bentayga'daki sportifliğe de sahip olacak.

BMW X5

Beş yıldır bu anı bekliyordu. Yeni CLAR platformundan sonuna kadar yararlanacak olan yeni X5, boyutlarıyla ileride gelecek olan X7'ye ön ayak olma özelliğine sahip olacak.



Mercedes-Benz GLE Coupe

GLE'nin yenileneceğini zaten biliyorduk. Coupe versiyonunun da yenilenecek olması kimseyi şaşırtmadı.





Audi Q8

SSUV da ne seslerini duyar gibiyiz. Lamborghini Urus desek? VAG Grubu, her zamanki gibi ilkleri yaşatmaya ve bu konuda rekabet ortamı oluşturmaya devam ediyor. Alman SSUV, Urus'la birçok ögeyi paylaşıp bunu dört halka stiliyle piyasaya sunacak.





Mercedes-Benz GLS

Yeni GLS, daha büyük ve daha lüks olacak. İleride gelecek olan Maybach versiyonu bunun en büyük kanıtı. Sıralı 6 silindirli motorun yanına bir de plug-in hibrit versiyonu gelecek.

BMW X7

Beklediğimiz SUV sonunda geliyor. Bavyeralıların D-SUV silahı, geçtiğimiz sene Frankfurt Otomobil Fuarı'nda konsept olarak gösterilmişti.



Rolls-Royce Cullinan

RR tarihinin ilk SUV'si yollara çıkmaya hazırlanıyor. Tasarım detaylarını Phantom 8'den alacak olan Cullinan, 6.75 litrelik V12 ile harikalar yaratacak gibi. Bir de buna 4 tekerlekten çekiş sistemini ve tipik Rolls kalitesini de ekleyince ortaya çıkacak sonuç herkesin hayallerini süslemeye yeter diye umuyoruz.



Aston Martin Vanquish

Patron Andy Palmer, yeni Vanquish'in 812 Superfast'le başa çıkmak zorunda olduğunu söyledi. DB11'in tasarım izleri, daha da güçlendirilmiş 5.2 litrelik Twin-Turbo V12 ile birleşince ortaya çıkacakları heyecanla bekliyoruz.



Porsche 911

992 kasa koduyla geleceği tahmin edilen yeni 911, içeride yeni Panamera'dan izler taşıyacak. 3 litrelik boxer motordan başlayan motor yelpazesinin 400hp'den başlayıp bu rakamın 3.8 litrelik ünitede (Turbo/ Turbo S) 650hp değerlerine kadar çıkması bekleniyor. Ayrıca bu kasada plug-in hibrit seçeneği de görebiliriz.





McLaren Senna

Efsanevi isim, efsanevi değerler. McLaren'in Ultimate Series ürün gamının son halkası, piyasada adından bir hayli söz ettirecek rakamlarla geliyor. 1198kg'lık kuru ağırlığına 4.0 litrelik Biturbo V8 motordan gelen 800hp güç eşlik ediyor.

Ferrari 488 GTO

Son iki yılın ödüllü motoru, 458Speciale'nin halefinde daha da güçleniyor. 700hp üstü güçle şimdiye kadarki en güçlü Ferrari V8'ine sahip olacak. Ayrıca iddialar şimdiye kadar üzerinde en fazla yarış otomobili teknolojisini barındıracağına da işaret ediyor. Adeta yola çıkabilen bir 488 Challenge yarış otomobili gibi.





Fiat 124GT

124 Spider çıktığı zaman bunun da çıkacağını hepimiz biliyorduk. Aynı motor, aynı ihtişam şimdi metal tavan ile birlikte geliyor. Tıpkı kardeşi Mazda MX-5 RF gibi.

Nissan 400Z

Datsun 240Z'den başlayan efsanevi seri, 2019'da geri dönüyor. İlk Z'nin 50. Yılı şerefine bu sene önce konseptini, ardından seneye de üretim verisyonunu görmemiz kuvvetle muhtemel. Tamamen elektrikli olması, performansın yanında fiyat olarak da çıtayı yukarı çekmesini sağlayabilir.



BMW Z4

Pebble Beach Concourse D'Elegance'da gösterilen konsept bir hayli ilgi çekmişti. Sıra aynı ilgiyi yollarda çekmeye geldi. Yeni Toyota Supra ile ortak platformu paylaşacak olan yeni Z4, başlangıçta 2 litrelik 4 silindirli TwinPower Turbo motor ile gelecek. İleride 3 litrelik sıralı 6 silindirli bir motorla geleceği konuşuluyor. Hatta bunun üzerinde şekillenecek bir M varyantı çok da uzak değil.



Mercedes-AMG GT4

Panamera'nın artık daha ciddi bir rakibi var. Geçtiğimiz yıl ortaya çıkan AMG GT konsepti, artık sokaklara inmeye hazır. CLS ile kesişmemeleri için esas AMG ünitelerinden nasibini alan otomobil bu olacak. 4 litrelik Biturbo V8 ünite, 600hp civarı güce sahip olacak.



BMW X2

X1 ile X3 arasına konumlandırılacak olan X2, sportif iddiasını açıkça ortaya koyuyor.



Kia Sportage

Makyajlanacak olan dördüncü nesil Sportage, dışarıdan çok içeride büyük bir gelişme kaydedecek gibi görünüyor.



Mercedes-Benz G Serisi

Dışarıdaki farklılıklar meraklılarının anlayabileceği düzeyde tutulmuş. G63'ün V8 motoruyla 600hp, G65'in ise V12 motoruyla 630hp güce sahip olacağı tahmin ediliyor.



BMW X4

X3'ün yenilenmesinin ardından benzer yeniliklerden SAV kardeşi de faydalanacak. Daha büyük farlar, daha büyük böbrekler duruşundan ödün vermiyor.



Porsche Macan

Yeni ön tampon ve far tasarımıyla gelecek olan yeni Macan, motor tarafında da gelişmelere imza atacak gibi.



Mercedes-Benz GLE

2015 yılında ML Serisi'nin değiştirilmesinden başka pek de değişiklik görmeyen GLE, sonunda tamamen yenileniyor. En büyük değişikliğin ön tarafta gerçekleşeceğine hiç kuşkunuz olmasın.



Range Rover Evoque

Velar'ın piyasayı sallamasıyla birlikte Evoque da bu başarının püf noktalarını kendine kazandıracak.



Skoda Kodiaq RS

VW imzalı 2 litrelik 240hp gücündeki motorla birlikte geleceği su götürmez bir gerçek.



LEXUS RX L 7 kişilik
Lexus, RX SUV'sini büyütmeye hazırlanıyor. 2/3/2 koltuk dizilimine sahip olacak olan RX L, her zamanki Lexus tasarımını fonksiyonellikle birleştirmeyi amaçlıyor.



Audi Q3
2011'den beri aynı platformla devam eden Q3, sonunda evrensel MQB platformuna kavuşuyor.





VW T-CROSS
2016'daki T-Cross Breeze konsepti gerçek oluyor. Arona'nın da gelmesi ile birlikte VW'den böyle bir hamle beklemek kimse için şaşırtıcı olmadı. 415cm uzunluğuyla T-ROC'un altında konumlandırılacak olan T-CROSS, MQB A0 platformundan yararlanacak.Tıpkı aynı gruptaki VW Polo ve Seat Arona gibi.



Suzuki Jimny

Minik arazi aracımız tekrar aramızda. "Mikro" denecek uzunluğu (370cm) 4 tekerlekten çekişle birleştirmek kimileri için arazide fark yaratan bir seçenek olabiliyor. Baleno'daki 1 litre turbolu ünitenin yanında 1.3 litrelik atmosferik ünite de yer alacak.





Nissan Juke

Şehrin haylazı artık daha ciddi bir görünüme kavuşuyor. Pratik crossover kavramının hakkını sonuna kadar verecek olan yeni Juke, içeride de aynı pratikliği en son teknolojilerle harmanlayacak. Bu sene içinde kendisiyle tanışacağız.



DS3 Crossback

DS7'nin ardından gelecek olan markanın ikinci SUV'u, PSA Grubu'nun modüler CMP platformundan yararlanacak. 420cm uzunluğuyla segmentindeki rakiplerinin önüne geçmeyi amaçlıyor. Motor seçeneklerinin arasında tamamen elektrikli bir alternatif de olacak.







Peugeot 508 Sedan ve SW

Cenevre ya da Paris Otomobil Fuarlarından birinde bu otomobili kesinlikle göreceğiz. Sedan'ın tanıtılmasının hemen ardından da station wagon versiyonu bizlerle olacak. Yeni "aslan pençesi" tasarım anlayışından faydalanacak olan yeni 508 ailesi, içeride ve dışarıda bizleri şaşırtacak birçok yenilik ile gelecek. 2020 yılında hibrit versiyonunun gelmesi bekleniyor.



Mercedes C-Serisi

Orta dönem makyajına hazırlanan yeni C Serisi, ağabeyi S Serisi'nden birkaç detayı da kendine almayı ihmal etmiyor.



Mini

Orta dönem makyajına girecek olan Mini ailesi, artık tam LED farlara sahip olacak. Ayrıca artık aktif sürüş asistanlarına ve en son çıkan multimedya sistemine sahip olacak. John Cooper Works GP konsepti bu makyajda gerçeğe dönüşebilir.



Ford Focus

Yeni Fiesta'nın ardından ağabeyi de yeni modeliyle bizlerle olacak. Daha da geliştirilen yeni EcoBoost motoru ve sınıfında farklılık yaratacak donanımlara sahip olması bekleniyor.



BMW 3 Serisi

2012'den bu yana aynı kasayla devam eden 3 Serisi, sonunda tamamen yenileniyor.



Jaguar XJ



Audi A6 ve A6 Avant

Quattro sevenlere müjde. Yeni A6, Cenevre Otomobil Fuarı'nda tanıtılacak.



Mercedes-Benz A Sedan

CLA ile karıştırmayın. Tamamen farklı A Sedan 460cm uzunluğu ve Sedan ağabeylerini aratmayacak donanımlarla piyasaya giriş yapmaya hazırlanıyor.



Audi A6





Skoda Fabia



Mercedes-Benz A Serisi

Halihazırda içi tanıtılan yeni A, önümüzdeki aylarda tamamen tanıtılmış olacak. Önceki nesle göre artan bagaj hacmi küçük aileleri sevindirecek. Plug-in furyasından da nasibini alacak olan yeni A, Renault ortaklığı ile geliştirilen 1.5 turbodizel motorla yoluna devam edecek. 2019 yılında gelecek olan ateşli ağabeyi A45 AMG'nin 400hp civarlarında geleceği konuşuluyor.



KIA

Stinger ile gücüne güç katan üretici, 2018'i de başarılarla taçlandırmak istiyor. ProCeed'in yeni gövde şekillerini ilk defa bu sene görmemiz bekleniyor.







Skoda Rapid

Audi A1

2010'dan bu yana ilk defa tamamen yenilenecek olan A1, ikinci neslinde sizleri bir hayli şaşırtacak. Yeni modüler MQB A0 platformundan yararlanacak olan yeni A1, iç mekanda önemli bir genişlemeye sahip olacak.

	OCK-MRT	NİS-HAZ	TEM- AĞUST	EYL-ARLK
CITROËN	C4 Cactus			C5 Aircross
				Berlingo
DACIA	Duster			
DS	DS 7 Crossback	DS 3 Crossback p. 67		
FERRARI		Portofino		488 GTO p. 88
FIAT			124 GT p. 91	500X p. 65
FORD	EcoSport	Ka+	Focus p. 78	Edge
	Mustang	Ka+ Active	Focus SW p. 78	
	Fiesta Active	Fiesta ST		
HONDA	Jazz	Civic Sedan	CR-V	CR-V Hybrid
HYUNDAI	i30 Fastback	Kona elettrica	Suv fuel cell p. 20	Tucson
INFINITI			QX50	
JAGUAR	E-Pace	I-Pace p. 30	F-Pace SVR	
JEEP		G. Cherokee Trackhawk	Cherokee	Wrangler
				Renegade p. 65
KIA	Picanto X-Line		Sportage p. 60	cee'd SW
	Stinger		cee'd p. 80	Proceed p. 22
				Rio GT Line

	OCK-MRT	NİS-HAZ	TEM- AĞUST	EYL-ARLK
LAMBORGHINI	Aventador S Roadster	Urus	Huracán Perf. Spyder	Aventador SV
LAND ROVER	Range plug-in	Discovery SVX	Evoque p. 62	
	Range Sport plug-in			Defender
LEXUS		RX L p. 59		UX p. 61
MASERATI		Levante V8 GTS		
MAZDA			Mazda6	Mazda3
MERCEDES	CLS	Classe A p. 18	AMG GT4 p. 90	Classe A Sedan p. 76
	Classe S plug-in p. 77	Classe G p. 61	Classe C p. 78	GLE p. 57
		Classe S Cabrio	GLC fuel cell	GLE Coupé p. 63
				GLS p. 58
MINI		Mini p. 79		
MITSUBISHI	Eclipse Cross	ASX	Outlander	Outlander plug-in
NISSAN	Leaf p. 28		Juke p. 66	400Z p. 90
OPEL	Insignia GSi p. 75	Insignia S. T. GSi p. 75		
PEUGEOT			508 p. 74	508 SW p. 74
				Partner
PORSCHE	718 Cayman GTS	911 GT3 RS	911 Speedster	Macan p. 62
	718 Boxster GTS	Cayenne plug-in		Panamera GTS

	OCK-MRT	NİS-HAZ	TEM- AĞUST	EYL-ARLK
ALFA ROMEO	Stelvio Quadrifoglio			
ALPINE	A110			
ASTON MARTIN	DB11 Volante	ge	Valkyrie	Vanquish p. 89
AUDI	A7 Sportback	A6 Avant p. 77	e-tron p. 16	A1 p. 81
	R8 V10 RWS	TT	A6 p. 77	A6 allroad
			A8 plug-in	Q8 p. 58
			Q3 p. 61	Q5 plug-in
BENTLEY	Continental GT		Bentayga V8	Bentayga plug-in
				Continental GTC
BMW	X2 p. 60	M3 CS	X4 p. 63	X7 p. 59
	Serie 2 Active Tourer	M5	Serie 8 p. 24	Serie 3 p. 78
		i8 Coupé	X5 p. 56	Z4 p. 91
		i8 Roadster	Serie 7	Serie 8 Cabrio p. 25
CHEVROLET		Corvette p. 14		

YENİ ISUZU D-MAX İLE ZİRVEYE YOLCULUK

Sınırları aşmak gerektiğinde, yeni Isuzu D-Max gibi zorlu yol koşullarına meydan okuyacak bir araca sahip olmak yetiyor.

Yazı: Buğra Özkan

Mevsimi gelmişken bu anı kaçırmamak gerekiyor... Rotamızı, kış sporlarının temiz havayla harmanlandığı Kocaeli Kartepe'ye çeviriyoruz. Tabii ki buradaki yol arkadaşımız yeni nesline kavuşan Isuzu D-Max oluyor. Yeni nesil gündüz LED aydınlatmaları ve yine LED arka farları ile Pick-up model, heybetli duruşu ile dikkatleri üzerine topluyor. Eğlenceli, heyecanlı ve adrenalin dolu snowboard sporu için zirveye ulaşmak D-Max ile bir hayli kolay oluyor. 3.5 ton çekme ve 1 ton yük taşıma kapasitesine sahip Pick-up modelin yükleme alanına bisikletimizi, snowboard tahtamızı ve ihtiyacımız olan tüm aksesuarlarımızı yerleştirip yola koyuluyoruz. Yaklaşık 300 km mesafe kat ettiğimiz sürüşümüzde hem önde hem de arkada oturan yolcular için oldukça geniş yaşam alanı bulunduğunu söyleyebiliriz. Pick-up segmentindeki rakiplerine göre konforlu özellikler sunan yeni Isuzu D-Max, 1.9 litrelik dizel motora ve 6 ileri otomatik şanzımana sahip. 164 HP güç ve 360 Nm tork değeri sunan bu motor, gücünü dört tekerleğe iletiyor. Kuru asfalt üzerinde arkadan itiş (2WD-H), karlı ve ıslak zeminlerde ise dört tekerlekten çekiş (4WD-H)modunda kullandığımız D-Max, gerek virajlarda gerekse kaygan zeminlerde yola tutunma konusunda profesyonel bir karaktere sahip olduğunu ispatlıyor. Sınıfının en ekonomik modellerinden birisi olan Isuzu D-Max, 7.9 lt/100 km'lik karma yakıt tüketim verisi ile bu hünerlerini sergiliyor. Yokuş iniş ve kalkış desteği ile zirveye ulaşmak D-Max ile oldukça güvende hissettiriyor. Konfor, ekonomi ve performansı aynı potada eriten Pick-up model, ön koltuk ısıtmaları, hem arkada hem de önde konumlanan USB bağlantı noktaları, bolca eşya gözü ve yolculuğumuzun olmazsa olmazı 8 inç büyüklüğündeki Android işletim sistemine sahip "D-VISION" dokunmatik multimedya ekranı, akıllı telefon entegrasyonu, internet bağlantısı ve DVD üzerinden video ile eşsiz bir maceraya her zaman hazır olduğunu gösteriyor.







PREMIUM YAŞAM ALANI

Türkiye'de tek ve çift kabin seçenekleri ile satışa sunulacak olan Isuzu D-Max, şimdilik full donanımlı V-Cross seçeneği ile kullacıyla buluşuyor. Bu donanımla birlikte V-Cross modelinde, ısıtmalı ön koltuklar, elektrikli sürücü koltuğu, anahtarsız giriş ve çalıştırma, 8 hoparlör, bütün akıllı telefonlarla kullanılabilen Android işletim sistemine sahip navigasyonlu 8" D-VISION Multimedya Sistemi, geri görüş kamerası, arka park sensörü, yokuş kalkış asistanı, yokuş iniş kontrolü ve hız sabitleyici gibi birçok donanım özelliği standart olarak sunuluyor.



TÜRKİYE'NİN PICK-UP ÜRETEN TEK MARKASI

Isuzu'nun Tayland'daki Samrong fabrikasında üretilen Yeni Isuzu D-Max, Bu yıl itibarıyla (Baz ve donanımlı) Anadolu Isuzu'nun Türkiye'deki fabrikasında da üretilmeye başlanıyor. Isuzu'nun Avrupa'daki en büyük üretim tesisi olan Anadolu Isuzu Fabrikası, 4x2 ve 4x4'ün baz ve donanımlı versiyonlarının üretimini yapacak. Bir önceki D-Max'i Türkiye'de 2014 yılında üretmeye başlayan Anadolu Isuzu, Yeni D-Max modeliyle de Türkiye'nin halen tek pick-up üreten otomotiv markası olacak.

ÜSTÜN ARAZİ PERFORMANSI

D-Max'in yenilenen modeli de tüm arazi şartlarında gidebilmesine olanak tanıyan Shift On The Fly 4x4 çekiş kontrol ünitesine sahip.







Sürücü vitesin arkasında yer alan döndürülebilir diferansiyel ayarı sistemini çevirerek farklı çekiş kontrol sistemlerini devreye alabiliyor. Normal yol şartlarında 2WD-H kullanılırken, yağışlı, mıcırlı veya karlı zeminlerde 4WD-H sistemi devreye alınabiliyor. Kayalık, bozuk yollar, su geçişleri gibi zeminlerde ise 4WD-L ile düşük hızda engeller aşılabiliyor.

Shift On The Fly 4x4 sistemi sayesinde kayalıklardan kum zeminlere, engebeli tepelerden mıcır yollara, bozuk asfalttan 70 cm'e kadarki su geçişlere kadar tüm yol şartlarında araç konforlu ve güvenli bir sürüş sağlıyor.

Bu güvenilirliği elbette büyük bir sağlamlıkla üretilen D-Max şasisi sağlıyor. Yeni D-Max'in şasisi Isuzu kurum içi testlerinde burulma sertliği adına 1,4 milyondan fazla kez sürekli test edilirken, kabin arkası da 70 binden fazla kez sürekli dayanıklılık testlerine maruz kalarak güçlü ve her şarta hazır bir pick-up olarak yollara hazırlanıyor.

Yeni Isuzu D-Max'in şasi uzunluğu ve dış tasarımı elbette belirli bir amaç için şekillendi. Araç şehir içinde şık bir görünüm sunarken, arazi şartlarına uyum sağlayacak şekilde de özellikleri barındırıyor. Yaklaşma açısı 30 derece, ayrılma açısı 23 derece olan Yeni D-Max, 49 derecelik yan eğim açısıyla da maksimum off-road keyfi sunuyor.

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1889 cc dizel
Beygir gücü:	164 HP @ 3600 d/d
Tork:	360 Nm @ 2000-2500 d/d
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum hız:	180 km/s
0-100 km/s hızlanma:	12.9 sn
Ortalama tüketim:	7.9 Lt / 100 km
Yük taşıma kapasitesi:	1 ton
Boş ağırlık:	1959 kg
Baz fiyat:	142.800 TL



MAZDAŞK

Şubat… Malum; aşkın, sevginin ve sevgilinin anımsandığı hatta daha doğru ifade ile “anımsatıldığı” Sevgililer Günü’nü “kutladığımız” bir ay. Biz de bu aya özel otomobil ve aşk konusunu işlemeye karar verdik.



MAZDA MX-5 RF



Otomobil ve Aşk" aslında gerçekten incelenmesi gereken bir ilişki yumağı. İnsanoğlu otomobilin dışında hangi eşyasına tutkuyla bağlanır ki? Ona kızının-oğlunun adını verir, eşinden kıskanır, konuşur, okşar ve sevgiyle bakar... Bu özellikleri içinde barındıran tek eşya otomobildir. Siz hiç Ütü'süne veya buzdolabına aşık bir kadına rastladınız mı? Ama çıkın yola tertemiz bir otomobilde giden sürücüyle sorun otomobille olan ilişkisini... Uzun uzun anlatacaktır. Yüzde 95 erkekler bağlanıyor otomobillerine... Kadın seviyor, belki belirli bir zaman diliminde aşık oluyor. Hepsi o kadar...

İşte; aşk, otomobil, tutku konularını konuşurken "hangi marka-hangi model aşkı ve tutkuyla bağlanmayı çağrıştırıyor diye konuşmaya başladığımızda ilk üç dakika içinde Mazda ve MX5 konuşmaya başladığımızı gördüm. Yıllar önce Mazda 3 otomobilimi satarken "Mazda bağımlısı" bir alıcı en çok "aracı neden sattığımı" ısrarla soruyordu. Neden sorduğunu da ben merak ettim. Bana "insan

Mazda'sını neden satar onu merak ediyorum" diye yanıt vermişti. Çünkü onun için Mazda bir eşyadan çok daha farklı bir yerdeydi. Bunu yakından görmüş olmak beni hiç şaşırtmadı. Çünkü ben yıllardır otomobillerden çocuklarından söz eder gibi konuşan adamların dünyasında yaşıyorum. Yağmurlu havada dışarı çıkartmayanı da gördüm, çamurlu yola girmeyeni de... Çocuğu gibi onunla konuşanı, dertleşeni, satıp pişman olup geri alanı da...

İşte insan hayatında tutkuyla bağlanılan cansız ama canlıymış gibi algılanan otomobillerin önemi çok büyük... Taksilerin, minibüslerin, kamyonların arkasındaki yazılar da bu duysal yakınlığın bir parçasıdır aslında. Çünkü otomobil tutkusu marka model ve segment ayırmaz.

EN HIZLI AÇILABİLİR TAVAN

Yeni Mazda MX-5 RF, selefinde kullanılan açılabilir sert tavan mirasını yeniden harmanlıyor. Yeni tavan, araç 10 km/s hıza kadar hareket ettiği durumlarda bile bir düğmeye basarak açılabiliyor. Bir önceki modeli gibi en hızlı açılabilir tavanlardan birine sahip olan MX-5 RF, yeni nesil yumuşak tavanlı MX-5 ile aynı şekilde KODO tasarım dilinden ilham alan gövdesine mükemmel uyum sağlayan farklı yeni hatlarıyla elektrikli tavanın pratikliği ve kullanışlığını bir araya getiriyor. Direksiyon ve süspansiyon ayarlarında iyileştirme yapılan MX-5 RF, mükemmel dengeye sahip kardeşi gibi her santime

treyi çok iyi kavrıyor ve (hiç de şaşırtıcı olmayan bir şekilde) tavan kapalı olduğunda çok daha sessiz bir kabin ortamı sağlıyor.





Markaları da modelleri de efsane yapan, aşkla çağrıştıran birbirinden ayıran bu özel ayrıntılardır. Bu anlamda Mazda MX 5 başta olmak üzere aşkla anılan modeller yaratmıştır. Belki de bu yüzden denir ki; insan hayatında kısa da olsa bir bölümünde MX 5 sahibi olmalı. İki kişilik olması da belki aşkı ateşleyen "teknik" bir özelliktir.

İşte bu kadar duygusal söylemden sonra şimdi Mazda MX 5 RF'in sürüş izlenimi ve teknik detaylarına bir göz atalım. Hepinizin sevgililer günü kutlu olsun...

Mazda'nın KODO- Hareketin Ruhu tasarım DNA'sının çıkış noktası olan MX-5, her bakışta yeniden büyüleyen bir karaktere sahip. Model, tamamen yenilenen karoserinin beraberinde gelen tasarımsal özellikleri ile göze çarpıyor. Otomobilin keskin ön farları, hareket halindeyken yanan çapraz gündüz LED grubu ve genişletilmiş çamurlukları ile birlikte ön tampon spoyleri onu kışkırtıcı bir otomobil haline getiriyor. Bu özelliklerini uzun kaputu ve aşağıya doğru daralan geniş hava girişli ön tamponu tamamlıyor. Profilde ise yine ön kaput uzunluğu göze



çarparken, açılabilir metal tavanın beraberinde getirdiği fastback görünümü modeli eşsiz kılıor. Şişkin arka çamurluklar da kombinasyonu oluşturan en önemli detaylardan...

İç mekânı gözlemlediğimizde Mazda›nın KUDO tasarımının köklerini burada keşfediyoruz. Müzik sistemi aktifleştirildiğinde sesi kulağımızın arkasında duyuyoruz. Bunun nedeni Bose müzik sisteminin ısıtmalı koktukların başlık bölümünde de yer alıyor olması... Diğer yandan kaputtan içeriye kadar taşan gövde rengine kapı içi panellerinde de rastlanıyor olması heyecan uyandırıyor. Orta kısımda bulunan 7 inç büyüklüğündeki multimedya ekranı hem vitesin arkasındaki dairesel kumandalardan hem dokunmatik olarak hem de direksiyon üzerindeki kumandadan kontrol edilebiliyor.

Mazda MX-5 RF'in kaputunun altındaki 1.5 litrelik Skyactive Blue teknolojili motor 131 HP güç ve 150 Nm tork üretiyor. Performansından yansımalar vererek çalışan MX-5 RF, hızlanmak için tetikte bekliyor. Atmosferik motorun verdiği heyecanla ilerliyoruz. Kokpitten bakıldığında çamurluk çıkıntıları ve uzun kaputun verdiği görüntü ile büyük bir spor otomobil havası yaşatıyor. Yumuşak yapılı süspansiyon sistemi konforu üst seviyeye çıkartıyor. Yeni nesil direksiyon simidi ise sportif tasarımı ile sürüş kolaylığına katkıda bulunuyor. Bu otomobil ile yolda ilerlerken tüm gözlerin üzerinizde olduğuna ve hakkınızda konuşulduğuna şahit olabiliyorsunuz. Şehirden uzaklaşarak sürüş dinamikleri ve hızlanmasını görmek oldukça eğlenceli. Yaklaşık 700 km yol kat ettiğimiz otomobil, sürüş dinamikleri ve konforu ile kusursuz bir şekilde optimize edilmiş. Burada en büyük etmen aracın 1127 kg ağırlığında olması.... Gaz pedalına güç uyguladığımızda 7800 d/d'ye kadar derin bir solukla hızlanan motor bu otomobile büyük bir canlılık katıyor. Elektrik destekli direksiyon geri bildirimleri oldukça hızlı gerçekleşiyor. Bu kadar eğlenceli olmasının yanında 6.1 lt/100 km'lik ortalama yakıt tüketim değeri de şaşırtıcı derecede ekonomik bir grafik çiziyor.

Sınıfını başarıyla temsil eden MX-5 RF birçok ihtiyacı rahatlıkla karşılıyor. Sürüş keyfini ön planda tutan bu otomobil, dengeli yapısı, net cevaplı direksiyonu ve üstü açık keyfini bir arada sunan nadir 140.600 TL'lik başlangıç fiyatı ise bu modeli ulaşılabilir en keyifli otomobil yapıyor.



Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1496 cc atmosferik benzinli
Beygir gücü:	131 bg @ 7000 d/dak
Tork:	150 Nm @ 480 d/dak
Şanzıman:	6 ileri manuel
Maksimum hız	203 km/s
0-100 km/s hızlanma:	8.6 sn
Ortalama tüketim:	6.1 lt/100 km
Bagaj hacmi:	130 lt
Boş ağırlık:	1127 kg
Fiyat:	140.600 TL



ONBİNLER KULÜBÜNÜN YENİ LİDERİ ...

Türkiye'de 18 otomobil markasının yıllık satış adeti 10 bini aşıyor. Onbinler kulübü uzun zamandır yeni üye kabul etmiyor. Sadece listedeki sıralama değişiyor. Bu sene listede nasıl değişiklikler olduğuna bakmadan önce bazı temel verileri hatırlayalım. Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) yılsonu verileri ışığında sektör geçen yıla göre yüzde 3 daraldı. Ancak bu oran sektöre homojen bir şekilde dağılmadı. Neredeyse yüzde 30 büyüyen marka da var; yüzde 30 küçülen markada. Bu kadar hareket olunca tabii ki liste liderinin değişmesi kaçınılmazdı. Önceki 2 yılda diğer markalara açık ara fark atan Alman Volkswagen (VW) 2017'e yüzde 12,7 küçülerek 3. sıraya gerileyerek yerini Renault'ya bıraktı. İstikrarlı bir şekilde her sene bir üst sıraya çıkan Fransız yüzde 7 büyüyerek en yakın rakibinden 10 bin adet fazla satış yaptı. Yerli bir üreticinin iç pazarda liderliğe oturması sevindirici. Diğer bir yerli üretici Fiat da benzer başarıya imza attı. Tofaş'ın Türk mühendislerle geliştirip ürettiği Egea modelinin etkisi olsa gerek Koç Grubu'nun İtalyan ortağı yüzde 13 büyüme kaydederek 120 bin adetlik satış rakamına ulaştı. Böylece müzmin dördüncü 2 sıra yukarı tırmandı. Amerikalı Ford, 2016'ya göre yüzde 1,33 büyümesine rağmen 2015'teki 2., 2016'da 3. sıradayken bir sıra daha gerileyerek 4.lüğe düştü. Nereden baktığımıza bağlı olarak Ford'u başarılı olarak da kabul edebiliriz başarısız olarak da. Hyundai bir önceki yıla göre satışlarını neredeyse korudu; yine de 2 sıra yükselerek 5. sıraya yerleşti. Bunun sebebi geçen yılın 5.si Opel'in yaklaşık yüzde 20, 6.sı Toyota'nın ise yüzde 14'ün üzerinde küçülmesi oldu.

Peugeot ve Nissan 2017'den hayli memnun olmalılar. Çünkü iki marka sırasıyla yüzde 13,8 ve yüzde 8,6 daha fazla satış yaptı. Rakiplerin kan kaybettiği bir sene satışlarını artırmak artık pazardan daha fazla pay aldıkları anlamına geliyor. Bunun mükâfatını ayrıca birer sıra yükselerek 9 ve 10. Sıralara yerleşerek aldılar. Uzun süredir ilk 10'da olmaya alışmış Mercedes-Benz artık 11. sırada. Premium rakiplerinden Audi kadar iyi performans gösteremese de BMW'den başarılı bir yıl atlatmış olması Mercedes'in teselli ikramiyesi. Kulübün en başarılı üyesi Honda. Çünkü teknoloji deyince belki de ilk akla gelen Japon marka, hem yüzde 29 büyüme ile listenin en kayda değer artışına imza attı hem de 5 sıra birden yükselerek en dikkat çekici tırmanışı gerçekleştirdi. Geçen yıl Çek markanın tüm pazarları içinde en başarılı ülke olmayı başaran Skoda ise bu yıl aynı başarıyı tekrarlayamadı. Satışları yüzde 14,5 düşen VW şemsiyesi altındaki Çek, bir sıra gerileyerek 13. oldu. VW'nin bir diğer markası Seat da yüzde 22 küçülerek bir sıra gerileyenler arasında kaldı. Premium marka Audi yüzde 1,9 ile VW grubunun en az küçülen üyesi olurken 15. sıradaki yerini korudu. Bu durum bir başarı olarak görülürse, grup içinde en az eleştiriye Audi yöneticilerinin muhatap olacağını söyleyebiliriz. Listede en büyük kaybedeni BMW, yüzde 27,9 küçüldü ve 3 sıra geriledi. Alman efsanesinin satış ekibi sanırım bir dahaki yıl nerede yanlış yaptıkları üzerine haylice kafa yoracak. 2 yıl önce Honda ve Seat'ın üzerinde yer alan Kia için söylenecek iyi bir şey yok. Bu yıl da geçen yıl olduğu gibi kendine listenin sonunda yer bulan Koreli, en azından listenin son 3'ü arasındaki markalardan yüzde 20,8 ile en az küçüleni olmasından teselli bulabilir.



Listenin başarılı markalarının ortak noktası Türkiye'de üretim yapanlar olmaları. Bir vatansever olarak sevindirici bir gelişme. Yerli üreticiler yurt içi pazarda konumlarını güçlendirirken rekor ihracat rakamları ile de ekonomiye katkılarından ötürü sayısız ödüle layık görüldü. Kur ve vergi artışı yüzünden markaların daha düşük karlılığa ikna olduğu 2017 yılında pazarın toplamda yüzde 3 küçülmesi başarı olarak kabul edilmeli. Çünkü sene başında en iyimser tahmin yüzde 10 daralma olacağı üzerineydi. 2018'de tüm sektörler için kötümser öngörüler var. Dolayısıyla otomotivci de kara kara düşünüyor. Belli ki ekonomi otoriteleri vergileri artırarak ithalatı azaltmayı hedefliyor. Ancak bunu doğrudan otomobil fiyatına vergi ekleyerek yapmak yerine kullanımı vergilendirirse daha makul bir tablo ortaya çıkar. Bir taraftan fiyatlar dünya ortalaması seviyesine geriler ve komik duruma düşmekten kurtuluruz bir taraftan da çevreyi daha fazla kirletene daha fazla yük biner ve doğaya daha saygılı sürücülere dönüşürüz.

MOTOSİKLET MERAKLISI GENCİN EKONOMİSTLERİ ŞAŞIRTAN HESABI

Türk tüketicisi, motorlu taşıtları satın almayı 'yatırım' olarak değerlendiriyor. Böylece 'Amortismanı olan bir mal yatırım aracı olamaz' ilkesini ciddiye almıyor. Ekonomistlerin bu gerçeğe yorumu basit: Türk tüketicisi hesap yapmayı bilmiyor. Yıllardır ekonomistlerin akıl erdiremediği bu sorunsalın çözümlemesini birlikte yapalım. Mesela motosiklet satın alarak nasıl yatırım yapmış olur muyuz? Amortismanı olan bir ürün olarak nasıl kar ederiz?

Öncelikle şunu bilmeliyiz: Bir yatırımın kar edebilmesi için enflasyondan fazla getirisi olması gerekiyor. Son 3 yıldır ortalama enflasyon oranının yüzde 9 civarında olduğu önkoşuluyla 100 liralık yatırımın karlı kabul edilmesi için 3 yılsonunda 129,5 liranın üzerinde bir değere ulaşması gerekiyor. Tabii ki 2018'in başında olduğumuz düşünülürse 120 liranın üzerine çıktığımız an kâr ediyoruz demektir. Şimdi bir motosiklet markası ve modeli seçelim. Örneğin, sınıfında en çok satanlardan biri olan Yamaha'nın MT-07 ABS modeli. Motosikletin 2015, 2016, 2017 ve 2018'deki fiyatları sırasıyla 20 bin 900, 25 bin 100, önce 31 bin 500 yılsonu 37 bin 800 ve 39 bin 200 lira. Ki aşağı yukarı tüm motosiklet markaları 2017'de en az 2 kere olmak üzere aynı nispette zam yaptı. Honda, Yamaha, Suzuki, Bajaj ve Mondial gibi markalar hem kur uyarlaması hem de ilave vergiler yüzünden 2017'de birden fazla zam yapmak zorunda kaldı. Kawasaki, BMW, Ducati, Triumph, Harley Davidson, Moto Guzzi, MV Agusta ve KTM gibi markalar ise zaten döviz ile satış yaptıklarından her gün doğal zam yapmış oldu.

Düşününki bir motosiklet meraklısı 2015'te 20 bin 900 lira liste fiyatıyla MT-07 ABS almış olsun. Yatırım amaçlı aldığı için motosikleti hem temiz hem de az kullanmış olsun. 2018'in Ocak ayına geldiğimizde motosikleti satmak istese internete 'ilk sahibinden az kullanılmış hız delisi' diye ilan koysa yaklaşık 28 bin liraya alıcı bulabilir. Yani yaklaşık 2,5 yıl önce aldığı araçtan 7 bin 100 lira kar etmiş olacak. Eğer 20 bin 900 lirayı bankaya yatırsaydı enflasyonun altında getiri sağlayacaktı. Biz parasını enflasyondan koruduğunu kabul edelim. 20 bin 900 lira 2,5 yılda yüzde 20 civarında gelir getirerek 25 bin 80 lira olacaktı. Ama şimdi 28 bin lirası var. Motosiklet alan yatırımcı parasını bankaya yatırana göre 2 bin 900 lira fazla kazandı. Özetle peşin hükümlü olmayın. Ekonomistler söylüyor diye Türk tüketicisi matematik bilmiyor sanmayın. Hesap ortada. Türkiye'de amortismanı olan bir mal yatırım aracı olabiliyor. Sonuçta motosiklet meraklısı bir Türk genci hem havasını atıyor hem para kazanıyor. Ya da peşin hükümlü olun; 'Bu nasıl fiyat artışı? Adam gibi zam yapın' diyerek isyan edin!



Türkiye'de üretenler kazandı

Sıra	Marka	2017 (adet)	2016 (adet)	Değişim (%)
1 (+1)	Renault	130.276	121.707	**7,04**
2 (+2)	Fiat	120.049	106.106	**13,14**
3 (-2)	Volkswagen	117.481	134.535	**-12,68**
4 (-1)	Ford	111.064	109.604	**1,33**
5 (+2)	Hyundai	52.265	51.762	**0,97**
6 (+2)	Dacia	48.370	47.529	**1,77**
7 (-1)	Toyota	45.209	52.832	**-14,43**
8 (-3)	Opel	44.707	55.471	**-19,40**
9 (+1)	Peugeot	40.482	35.563	**13,83**
10 (+1)	Nissan	34.822	32.053	**8,64**
11 (-2)	Mercedes Benz	34.631	40.736	**-14,99**
12 (+5)	Honda	26.421	20.501	**28,88**
13 (-1)	Skoda	24.679	28.876	**-14,53**
14 (±0)	Citroen	22.757	25.418	**-10,47**
15 (±0)	Audi	21.585	22.005	**-1,91**
16 (-3)	BMW	19.564	27.166	**-27,98**
17 (-1)	Seat	16.064	20.637	**-22,16**
18 (±0)	Kia	14.528	18.350	**-20,83**

Yazı: Buğra Özkan

JAGUAR E-PACE İLE HAVASINI BULDU

Jaguar'ın en genç üyesi olan Jaguar E-PACE i tanımak için Fransa'nın Korsika adasına uçtuk. Sürüş rotamızda ise Dünya Ralli Şampiyonası'nın bir ayağı olan Korsika Rallisi'ndeki efsane bir etabı geçmemizden ötürü ;bir yarışçı olarak bende ayrı bir heyecan yarattı.

Suv segmenti hızla büyümekte ve bu rekabet tüm markalarda oldukça kızışmakta.Suv segmenti ise kendi arasında ayrılarak küçük suv olarakta farklı bir segment oluştu. Jaguar E-PACE bu segmentin örneklerinden.

E-PACE, bir Jaguar spor otomobilin tasarım ve performansını geniş, kullanışlı ve AWD (Akıllı Dört Çeker Sürüş Sistemi) otomobilde toplamış bir kompakt bir SUV modeli. Dizaynı sade ama sportif,içi ise fonksiyonellik ön planda tutulmuş. Gereksiz hiçbir şey yok.A sütunlarının kaliteli kadife kaplaması Premium bir otomobilde olduğunuzu fazlasıyla hissettiriyor.

Gelelim sürüş izlenimine; Öncelikle Jaguar E-PACE gerçekten her yönüyle keyif veriyor, resmen bir spor otomobil gibi kabiliyetli, bunun yanında nispeten geniş bir iç hacim sunuyor. Korsika'nın eşsiz doğası ve bitmek bilmeyen virajlarında limitleri biraz zorladım. Her harekete kolayca cevap veren, yol tutuşu ve frenlemedeki performansı da etkileyici bir otomobil. Bununla birlikte beni şaşırtan off road performansı oldu. Korsika Adası nın toprak yollarında ve nerdeyse yol olmayan kısımlarında hazırlanmış parkurda çok rahat gidebildik. Derin su geçişini bile rahatlıkla geçtik. Kum zeminli küçük bir ralli cross parkurunda çekiş sisteminin ne denli başarılı olduğunu test ettik.

Jaguar'ın spor otomobil genlerini yansıtan, kaslı oranları, kısa tampon-aks mesafeleri ve güçlü omuz çizgisi vurgularıyla öne çıkan E-PACE, 0-100km/sa değerine 7 saniyede ulaşan sportif 250 bg Ingenium 2.0 litre benzinli motora sahip ilk Jaguar modeli olarak Türkiye'de satışa sunulacak.Dizel motorlu modeli ise henüz Türkiye'de satılması düşünülmüyor.







Şubat ayının sonunda Borusan Otomotiv Jaguar Yetkili Satıcılarında yerini alacak olan E-PACE, üç farklı donanım seçeneği S, R-Dynamic S, R-Dynamic SE olarak ve 80.000 €'dan başlayan anahtar teslim fiyatla Türkiye pazarına giriş yapıyor.



E-PACE, yeni nesil Thin-Film Transistor (TFT) Head-Up Display teknolojisini içeren ilk Jaguar modelidir. Gelişmiş ekran daha fazla netlik sunan geniş, tam renkli grafiklerle ön cama %66 oranında daha fazla bilgi yansıtıyor.

Jaguar'ın en son nesil Touch Pro bilgi-eğlence sistemine sahip E-PACE'de, doğal ses kontrol teknolojisi, 10 inç'lik dokunmatik ekranlı arayüz ve kişiselleştirilebilir ana ekranla işlemler hızlı, kolay ve son derece sezgisel şekilde gerçekleştirilebiliyor.

Su geçirmez ve darbelere dayanıklı bileklikte yer alan entegre RFID aktarıcısı sürücünün ana anahtarı otomobilde kilitleyip koşu, yüzme veya bisiklete binme gibi aktivitelerin keyfini çıkarmasını sağlayan yenilikçi Aktivite Anahtarı, E-PACE'de bir ilk olarak sunulmaktadır.

Sonuç olarak Jaguar dersine iyi çalışmış ve spor bir kompakt SUV yapmış. Kullanım yelpazesi daha çok gençlere ve küçük ailere hitap ederken maceracı bir ruhu da barındırmayı ihmal etmemiş. İşçilik kalitesi üst seviyede.Bana kalırsa Porsche Macan'ın en önemli rakibi olacağı kesin gibi.

MERCEDES-BENZ X-CLASS

Mercedes-Benz X-Class'ın test sürüşü için Şile'de özel hazırlanmış bir off road parkurunda ve orman yollarında X-Class'ı kullanma fırsatımız oldu.

Yazı: Alptekin Işıkalp



Off road parkurunda %45 eğime tırmanıp,indik... Yaklaşık 70 cm. derinliğinde bulunan su geçişinde ve %35 eğimde Mercedes X-Class'ı sürdük Ve gün sonunda otomobil yarışçısı olma avantajım sayesinde off road parkurunu en kısa zamanda tamamlayıp Mercedes tarafından güzel bir dürbün ve pusula seti ile ödüllendirilme onurunu kazandım.

Pick-up sınıfı tüm dünyada bir yaşam stili olma yolunda hızla ilerliyor. Eskiden sadece yük taşıma için kullanım amacı varken günümüzde içinde 4-5 kişinin rahatlıkla seyahat edebileceği konfor düzeyi binek otomobillere yakın aynı zamanda arazi aracının özelliklerini taşımaya başlayan araçlar haline geldi. Mercedes ise buna kayıtsız kalmayarak ve dersine iyi çalışarak X-Class'ı yaratarak bu sınıfta çıtayı yükseltmeyi amaçlıyor.

Motor ve alt yapısını Nissan Navara'dan alan Mercedes X-Class 2300 cc turbo motor seçeneği ve 3 modelle Türkiye pazarına girdi. X 220d 163 beygir ve X 250 d 190 beygir olarak 2 motor seçeneği mevcut. Fiyatları ise 142.500 TL ve 195.000 TL aralığında belirlenmiş.

Benim kullandığım Mercedes-Benz X Class, Power donanımlı 4x4 190 beygirlik versiyonu idi. Binek otomobillerdeki deri kaplı direksiyon kalın ve ele iyi oturuyor. Direksiyon üzerindeki kumandaların kullanımı rahat. Şeritte kalma asistanı, çift bölgeli klima mevcut. Aynalar içerden düğmeyle katlanabiliyor. Geri görüş kamerasının piksel çözünürlüğü kaliteli ve 360 derece kamerası sayesinde aracın 4 bir tarafını görmek mümkün ve bu güzel bir lüks. Hava kanalları X şeklinde, markayı çağrıştırıyor hem de görsellik olarak şık olmuş.

Yokuş iniş sistemi sayesinde %45 derecelik eğimde bile güvenli ve sorunsuz olarak inebilme imkanı tanıyor. Koltuklar gerçek









deri ve yan destekleri yeterli. Şaft tüneli nerdeyse düz olması sayesinde arkada oturanlara rahat alan bırakıyor. Yalnız 1.80 cm den uzun boylular biraz rahatsız olabilirler. Diğer marka Pick-up'lar da elle açılan arka pencere Mercedes X-Class ta otomatik olarak kumandadan açılıp kapanıyor. Yerden 22 cm. yükseklik ve büyük jantları sayesinde 70 cm yüksekliğindeki su geçişinden rahatlıkla geçtik.7 ileri otomatik şanzımanı sorunsuz görevini yerine getiriyor.

Sonuç olarak; Fiyatı rakiplerine oranla biraz pahalı olmasına karşın sunduğu teknoloji ve konfor ile Pick-up sınıfında çıtayı yükselteceği kesin.

OTOMOBİL BAKIM SERVİSLERİ

Otomobillerin genel bakım ve ihtiyaç duyulan parçaları konusunda farklı servislerde hizmet almak gerekebiliyor. Bu durumlarda yetkili servislerin yanında birçok marka ve model araca uygun hizmet veren servisler de bulunuyor. Akü, buji, filtre, fren ve lastik gibi önemli parçaları profesyonel hizmetle bakıma dahil eden servislerde bu bakımlar uygun fiyat ve zaman tasarrufu anlamına geliyor. Ülkemizde araç bakım hizmeti sunan öncü markaları sıraladık...

Yazı: Buğra Özkan







OTOPRATİK

Ülkemizde, tüketicilerin araçlarıyla ilgili hizmet alabilecekleri noktalarda tarihsel olarak bir ayrışma söz konusu. Otomotiv satış sonrası hizmet sektöründe yetkili servis, özel servis, oto tamirci, lastikçi, jantçı, akücü, yedek parçacı gibi birbirinden ayrı olan pek çok farklı türde hizmet noktası bugün tüketicilere ihtiyaç duydukları hizmetleri sunmak için faaliyet gösteriyor.

Giderek hızlanan bir çağda aslında tek bir araçla ilgili olan farklı hizmetleri böylesine farklı noktalardan almak giderek pratik olmaktan uzaklaşmaya başladı. Bu ihtiyacı farkeden ve otomotiv satış sonrası piyasasındaki müşterilerine daha geniş yelpazede ürün ve hizmet sunmak isteyen Brisa, tüm bu hizmetlerin tek noktadan karşılanabileceği Otopratik konseptini tasarladı.

2007 yılı itibarıyla, Brisa'nın tüm Türkiye'ye yayılmış olan ve ağırlıklı olarak lastik konusunda hizmet veren 600'ün üzerinde satış ve servis noktası bulunuyor. Brisa, gerek otomotiv sektöründe yılları aşan birikime sahip bu mevcut bayi altyapısını kullanarak, gerekse de bünyesine yeni noktalar katarak Otopratik'leri hızla yaygınlaştırmayı hedefliyor. Otopratik konsepti, Brisa'nın kurumsal misyonu paralelinde, "sürdürülebilir büyüme ile topluma üstün değerler sunma" ilkesininin bir parçası olarak görev alıyor.

Brisa'nın 360 derece servis sunan araç bakım merkezi Otopratik, binek ve hafif ticari araçların kullanım ömürleri boyunca ihtiyaç duyabilecekleri ürünleri ve temel bakım hizmetlerini bir arada sunuyor. Brisa'nın kurumsal gücü ile beslenen ve tek bir çatı altında sürdürülebilir büyümeye odaklanan Otopratik mağazaları hem araç kullanıcılarına hem de iş ortaklarına değer sunuyor.

SPEEDY

Japon devi Bridgestone çatısı altında dünya çapında 17 ülkede 600'e yakın servis noktasıyla faaliyet gösteren Speedy, 2003'ten bu yana Türkiye'de Autority Group bünyesinde hızlı araç bakım ve servis hizmeti sunuyor. Aracanızın marka ve modeli ne olursa olsun, Speedy servislerinde kullanılan ileri teknoloji ve uzman kadrosuyla, sadece onaylı orijinal yedek parça kullanılarak hizmet veriyor Speedy' de araç kontrolü, randevusuz ve ücretsiz sunuluyor. Kontrol sonrası bir keşif listesi oluşturularak sadece bu listedeki işlemler gerçekleştiriliyor.



1956 yılında ''Speedy Muffler King ''adıyla Kuzey Amerika 'da hizmet vermeye başlayan Speedy, 1978 yılında Fransa'da da faaliyet göstermeye başladı. Amerika, Kanada ve İngiltere' de de Kwik- Fit adı altında hizmet veren Speedy; uzmanlığı, teknolojiyi, kaliteyi ve uygun fiyatları müşteriyle buluşturan Global Servis Ağı olarak müşteri memnuniyeti sağlıyor. Speedy otomotiv sektöründeki herkese, deneyimlerini global ve kurumsal bir marka ile karlı bir yatırıma dönüştürme fırsatı sunuyor. Speedy'de sadece araçtaki problemi çözecek parçalar değiştiriliyor. Ayrıca yapılan işlemi aracın başında izleyip ve değişen parçaları geri alabilme hizmeti sunuyor.

BOSCH CAR SERVİCE

Bosch araç servisi, kapsamlı servis hizmetleriyle kullanıcılara tam ihtiyaç duydukları şeyi sunuyor. Her marka araca hizmet sunan servisleri ile Bosh, her motor türü için de eksiksiz hizmet sağlıyor. Tüm Bosch Car Service'ler servis mükemmeliyeti sürecinden geçiyor ve kalite puanlarını sürekli iyileştirmeye odaklı çalışıyor.

Üstün kalite
Geniş tabanlı ve kapsamlı
Dürüst ve ekonomik
Saygın ve güvenilir
Kişiye özel ve işine bağlı

Bosch servisleri hızlı ve doğru arıza giderme için Bosch markalı, modern, yenilikçi arıza tespit sistemleri ile hizmet sunuyor. Ayrıntılı onarım kılavuzları, personelle kullanıcıların ihtiyaç duydukları tüm teknik bilgileri sağlıyor. Bu sayede hızlı, uzman ve uygun fiyatlı araç servis ve onarım çalışması yapılıyor.



Neredeyse 125 yıldır Bosch, sürüşün geleceğine yatırım yapmaktadır: Sürüşü sorunsuz ve ekonomik, güvenli, rahat ve konforlu hale getiriyor. Güvenilirlik ve yenilik sunan Bosch, dünyanın her yerinde otomotiv endüstrisinde saygın bir tedarikçi olarak ön plana çıkıyor. Araştırma ve geliştirmeden ürün geliştirmeye ve Bosch Car Service'te eksiksiz uzman bakıma kadar Bosch Grubu, tüm ömrü boyunca - araca eşlik ediuor.



EUROMASTER

Avrupa'daki yaygın dağıtım ağıyla araç bakım ve lastik uzmanı olarak bilinen Euromaster, her geçen yıl büyüyen markasıyla lastik ve araç bakımında Avrupa'da lider konumda yer alıyor. Michelin Grubu çatısı altında tüm kurumsal müşterilere ve özel araç sahiplerine lastik ve araç bakım hizmeti sunan Euromaster, Türkiye'nin 53 ilindeki 200'e varan servis noktasında müşteri odaklı hizmet veriyor. Yenilikçi Euromaster City konseptiyle akaryakıt istasyonlarının içinde yer alan yeni servis noktalarıyla sektöre yön vermeye devam eden Euromaster, hizmet ağını genişleterek 2020 yılına kadar 50 adet Euromaster City noktası açmayı hedefliyor. Euromaster müşterileri bu sayede trafik kaosu, ulaşım ve park alanı zorluğu yaşamadan kendilerine en yakın servis noktasında profesyonel lastik ve araç bakım hizmetlerinden yararlanabilecekler.

Euromaster City konseptinin yatırımcılar ve franchise almak isteyenler için en önemli avantajı ise düşük bir maliyetle, lastik satışından sileceğe, ücretsiz check-up'tan periyodik bakıma kadar tüm lastik ve araç bakım servislerinin Euromaster çalışma metotlarına uygun şekilde sunulabildiği bir işyerine sahip olabilmesi.

Hem yatırımcılarını desteklemek hem de müşterilerine daha yakın olmak için "Müşterilerimizin Olduğu Her Yerdeyiz" sloganıyla yola çıkan Euromaster, Euromaster City konseptine sahip ilk iki noktasını peşi sıra Antalya ve Konya'da hizmete açarak sürücülerin sürekli uğrak noktası olan akaryakıt istasyonlarında kaliteli ve hızlı lastik ve araç bakımı hizmeti veriyor 

FORD EDGE

Ford'un büyük SUV modeli EDGE sportif tasarımı ve konfora yönelik sürüş karakteri ile segmentindeki premium rakiplerine göz kırpıyor.

Yazı: Buğra Özkan



Geçtiğimiz yıl Türkiye yollarına giriş yapan Ford EDGE, 4.8 metre uzunluğu, 2.2 metre genişliği ve 1.68 metre yüksekliği ile dev bir Amerikan SUV'u olarak karşımıza çıkıyor. Modelin yüzünde karakteristik dev altıgen ön ızgara, LED destekli farlar ile uyum sağlayarak modern bir görünüm oluşturuyor. Adaptif LED far grubu virajlarda dönüş noktasını aydınlatarak geniş bir görüş alanı sunuyor. Modelin kaputunun üzerindeki iki adet çıkıntılı çizgi ise hem içeride hem de dışarıda güçlü bir görünüm oluşturuyor. Arka bölümde LED aydınlatmalı ve bagaj kapağını boydan boya saran aydınlatma grubu oldukça sportif ve şık görünüyor. Dış tasarım olarak büyük sportif SUV görüntüsünü oldukça iyi aktaran EDGE, kimileri için uygun görülmeyecek tasarım farklılıkları içeriyor... Örneğin otomobilin kapıları plastik çamurluklar da dâhil olmak üzere bir bütün olarak açılıyor ve yüksek kaldırımlarda sürtünme ihtimali oluşturuyor. İç mekanda ise A sütunu ve dev ön gövde neticesinde görüş açılarının kısıtlı olduğunu belirtelim...

Genel anlamda premium bir otomobilde aranacak birçok özellik Ford Edge'de sunuluyor. Deri koltukların tümünde ve direksiyonda ısıtma özelliği, ön koltuk soğutma butonları ve bel desteği gibi özellikleri barındıran EDGE, günlük konforu yukarıya taşımak isteyen kullanıcıları hedefliyor. Orta konsol, Ford Mondeo'dan aşina olduğumuz tasarım diline oldukça benziyor. Otomobilin malzeme kalitesi lüks standartlarda ancak orta kısımda bulunan multimedya ekranı dokunmatik hassaslığı ve menü geçişleri konusunda yetersiz kalıyor. Otomobilin yüksek boyutları neticesinde geniş bir yaşam alanı bulunuyor. Ayrıca arka koltukların sırt pozisyonunun ayarlanabiliyor olması oldukça memnun edici oluyor.

Ford Edge'in kapunun altında 2.0 litrelik çift turbo beslemeli 210 HP güç ve 450 Nm tork değeri sunan güçlü bir dizel motor görev alıyor. 1874 kg ağırlığındaki dev SUV'u 9.4







saniyede 100 km/s hıza ulaştıran bu motor, gücünü 6 ileri PowerShift otomatik şanzımanla dört tekerleğe aktarıyor. Beklenen performansı ara hızlanmalarda gösteren EDGE, kalkışlarda ağırkanlı bir karaktere sahip. Model, asıl hünerini yolculara ve sürücüye sunduğu konfor ile gösteriyor. Otoyol sürüşlerinde memnun eden otomobil, dar yollarda ve park alanlarında, boyutları neticesinde kullanıcıyı zorlayabiliyor. Edge, etkin bir viraj performansı sunuyor ancak konfor odaklı süspansiyonlar gövde salınımına sebep olabiliyor ve dinamik bir sürüş ne yazık ki sağlanamıyor. Yakıt tüketimi konusunda ise oldukça cimri olan dev SUV, 10 litre gibi rakamları kabul ettirebilecek ağırlıktayken 6.5 lt/100 km'lik karma tüketim verisi ile ekonomik bir otomobil olduğunu gösteriyor. Genel olarak konfor, kalite ve dikkat çekici tasarım öğelerine sahip olan Ford Edge 88.650 USD'lik başlangıç fiyatı ile Türkiye'de kullanıcı ile buluşuyor.







Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1997 cc turbo dizel
Beygir gücü:	210 HP @ 3750 d/d
Tork:	450 Nm @ 2000-2500 d/d
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum hız:	211 km/s
0-100 km/s hızlanma:	8.4 sn
Ortalama tüketim:	5.8 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	800 Lt
Boş ağırlık:	1874 kg
Fiyat:	88.650 USD

VOLVO XC60 D4 AWD

Volvo'nun yeni nesil SPA platformu üzerinde yükselen modeli XC60 güvenlik mirasını selefinden devraldı.

Yazı: Buğra Özkan

Geçtiğimiz yıl yeni nesline kavuşan Volvo XC60, artık birçok yönden rakiplerine meydan okuyor. Volvo, artık tasarımından söz ettirebilen bir marka konumuna geldi. 90 Serisi ile başlayan köklü değişimlere XC60 da katılarak Alman premium rakiplerine karşı güçlü bir duruş sergiliyor. Yeni nesli ile tüm motor ve donanımlarda standart sunulan dört tekerlekten çekiş sistemi bizleri karşılıyor. Küçük bir XC90 gibi görünen yeni XC60, boyutları neticesinde ağabeyinden daha atletik bir tasarım sunuyor. Boyutlar dışında ön tasarım benzerlikleri ile XC90'ı andıran model, motor ızgarası ile birleşen ve "Thor'un Çekici" olarak isimlendirilen adaptif LED farları ile ayırt edilebiliyor. Arka tasarımda ise L formundaki LED destekli far grubu modelin dinamik görüntüsünü pekiştiren öğeler arasında yer alıyor.

İç mekanda da yine XC90'ın küçültülmüş versiyonu gibi görünen XC60, malzeme kalitesi ve tasarım anlamında ağabeyinden geride kalmıyor. Otomobilin hemen her noktasında kaliteli malzemeler görmek mümkün. Eşya gözleri konusunda cömert olan otomobil, geniş bir yaşam alanını da beraberinde getiriyor. Dikey konumlandırılmış multimedya ekranı kısa süren alışma evresinin ardından oldukça kolay bir kullanım sunuyor. Otomobille ilgili sürüş ve güvenlik bilgileri ile birlikte müzik ve alternatif programlara buradan erişim sağlanabiliyor.







Opsiyonel "Bowers Wilkins" ses sistemi markanın gurur kaynağını oluşturan ve müzik kalitesini en iyi şekilde yansıtan sistemlerden bir tanesi. İç mekandaki diğer özelliklerden birisi ise vites kolunun arkasındaki sürüş modu butonu. Buradaki modlar arsındaki geçişleri yaparken yalnızca direksiyon ve şanzıman değil, otomobilin yükseklik ve sertlik ayarı da belirlenen ölçülerde değişim gösteriyor. Örneği araç OFF ROAD seçeneğinde araç yerden yükselirken, COMFORT modunda ortalama bir yükseklikte ve daha yumuşak karakterli bir forma bürünüyor. İçerideki yaşam alanına değinecek olursak arkada ve önce oturan yolcular ve sürücü için cömert bir alan sunulduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca otomobilin arka koltuklarında ayarlanabilir dokunmatik klima butonlarına yer veriliyor olması konfora katkı sağlıyor. Bagaj hacmi konusunda ise sınıf standartlarını karşılayan XC60, premium rakiplerinin karşısında 40-45 litre gibi bir alan geride kalıyor.

XC60 ülkemizde 2.0 litrelik 190 HP güç ve 400 Nm tork üreten motor seçeneği ile satışa sunuluyor. Gücünü 8 ileri otomatik şanzımanla dört tekerleğe aktaran model, 400 Nm'lik torku ihtiyaç duyulduğu her an sırtınızı koltuğa yaslayarak hissettiriyor. Birçok yönden hatchback bir otomobil kadar pratik bir sürüş dinamiğine sahip olan XC60, yumuşak yapılı direksiyonu ile manevra kolaylığı sağlıyor. Ses yalıtımı konusunda da beklediğimiz sonucu aldık. Daha önce Türkiye lansmanında da deneyimlediğimiz model, bozuk yollarda da konfordan ödün vermiyor. Yakın güçteki Alman premium rakiplerinin otoyolda sollama çabalarını boşa çıkartacak kadar optimize bir performans sunan Volvo XC60, yakıt ekonomisi konusunda cimri olmasa da 7.8 lt/100 km'lik kabul edilebilir bir değer sunuyor. Tüm donanım seviyelerinde standart olarak sunulan güvenlik asistanlarının yanında, opsiyonel Pilot Asist sistemi, direksiyon ve gaz pedalını sürücüden devralarak yarı otonom bir sürüşü beraberinde getiriyor.







Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1969 cc dizel
Beygir gücü:	190 HP @ 4250 d/d
Tork:	400 Nm @ 1750-2500 d/d
Şanzıman:	8 ileri otomatik
Maksimum hız:	205 km/s
0-100 km/s hızlanma:	8.4 sn
Ortalama tüketim:	5.2 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	505 Lt
Boş ağırlık:	1836 kg
Fiyat:	386.930 TL

CITROEN C3 AIRCROSS

Citroen'in küçük SUV segmentinde konumlanan yeni modeli C3 Aircross farklı tasarım öğeleri ve kullanışlı iç mekanı ile dikkatleri üzerine topluyor.

Yazı: Buğra Özkan



Farklı tasarımları ile yükselişini sürdüren Citroen, yepyeni bir SUV modeli ile karşımızda. Kişiselleştirebilir yapısıyla sahip C3 Aircross, 85 farklı dış kombinasyon ve 5 farklı iç tasarım seçeneği ile dikkat çekiyor. Modelin tasarımına baktığımızda kardeşi C3 ile benzer yapıda üst bölümde konumlandırılmış gündüz LED far grubu yer alıyor. Bu aydınlatmaları çevreleyen krom kaplamalar marka logosuna kadar uzanarak teknolojik bir görüntü oluşturuyor. Asıl far grubu ise tamponun üzerinde yer aldığını belirtelim. Modelin SUV görüntüsünü oluşturan ise tampon altlarında yer alan plastik çamurluklarla birlikte ön ve arka tamponda bulunan metal renkli parçalar oluyor. Profilden bakıldığında, baş mesafesi ve yükleme alanına katkıda bulunan yüksek omuz çizgisi ile çift renkli tasarım göze çarpıyor. Modelin arka bölümünde ise üç boyutlu far grubuna yer veriliyor.

İç mekana geçtiğimizde kendimizi evimizde gibi hissediyoruz. Kumaş koltuklar oldukça rahat bir yolculuk sunuyor. Koltuklardaki kumaş kaplaması, kapı kolları ve kokpit üzerinde de kendini gösteriyor. Diğer yandan C3 ile benzer bir tasarım diline sahip araçta küçük farklılıklar yer alıyor. Vites kolunun önünde yer alan bardaklıklar çıkartılabiliyor ve böylece buradan ekstra bir alan elde edilebiliyor olması olumlu bir işlevsellik. Orta kısımda konumlandırılan dokunmatik ekran üzerinden klima kumandaları, araç bilgileri ve multimedya sistemine kolaylıkla erişim sağlanabiliyor. 410 litrelik bagaj hacmi sunan model, iki parça halinde kaydırılabilen fonksiyonel koltuklar vasıtası ile 520 lt gibi bir rakama ulaşabiliyor. Arkada seyahat edecek yolcular içinse ferah ve huzurlu bir yaşam





alanının bulunduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca C3 Aircross'da segmentinde tek olan açılabilir panoramik cam tavana yer veriliyor.

Gelelim Citroen C3 Aircross'un sürüş özelliklerine... Öncelikle modelin direksiyonuna geçer geçmez bir SUV hissiyatını yansıttığını görebiliyoruz. C3 Aircross 1.2 litrelik üç silindirli PureTech benzinli motor ve 6 ileri tam otomatik şanzımanla kombine ediliyor. 110 HP güç ve 205 Nm tor değerine sahip ünite ilk bakışta biraz sarsıntılı çalışıyor. Performans konusunda gündelik şehir içi kullanımlarda yeterli bir güce sahip ünite, otoyol sürüşlerinde EAT6 şanzımanın desteği ile ekonomik bir karakter sergiliyor. 6.8 lt/ 100 km'lik bir değer elde ediyoruz ki benzinli bir motor için oldukça makul bir tüketim... Konfor konusunda da gayet iyi olan otomobil kalkışlarda gaz tepkilerini net bir şekilde yansıtıyor ancak kesilmeler yaşatarak sarsıntı oluşturabiliyor. Başarılı bir süspansiyon sistemi ile donatılmış olan otomobil, markanın ilerleyen yıllarda daha da gelişeceğinin sinyallerini veriyor. Eğlenceli bir tasarıma ve ekonomiyle performansı optimize edilmiş motor şanzıman kombinasyonuna sahip olan Citroen C3 Aircross, ülkemizde 116.400 TL'den başlayan fiyatla satışa sunuluyor. 1.6 litrelik dizel motor seçeneğinde ise otomatik şanzıman seçeneği yer almıyor olması modelin elini güçsüzleştiriyor.



Teknik Veriler:	
Motor:	3 silindirli 1199 cc turbo benzinli
Beygir gücü:	110 HP @ 5500 d/d
Tork:	205 Nm @ 1500 d/d
Şanzıman:	6 ileri otomatik
Maksimum hız:	183 km/s
0-100 km/s hızlanma:	11.8 sn
Ortalama tüketim:	5.5 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	410 Lt
Boş ağırlık:	1278 kg
Fiyat:	125.600 TL

NISSAN QASHQAI

Nissan'ın Crossover segmentine öncülük eden modeli Qashqai, yenilenen versiyonu ile artık daha fazla heyecan uyandırıyor.

Yazı: Buğra Özkan



Nissan Türkiye Genel müdürü Sinan Özkök'ün, röportajında kullandığı 'heyecan mühendisliği' terimini bu otomobili tanıdıkça anlıyoruz. Öncelikle Nissan Qashqai'nin Türkiye'de yıllardır elinde bulundurduğu SUV satış liderliği, yenilenen modelle daha da güçlenecek gibi görünüyor. Keza henüz basın testine çıkmış bir otomobili yollarda görüyor olmak bizce bu modelin ne denli tercih edildiğinin bir göstergesi. Pekala... Qashqai'nin sırrı nedir?

Qashqai, crossover genlerinin getirdiği, hatchback bir otomobil kadar net olan sürüş özelliklerine sahip. Geniş görüş açıları, gerekli olduğu kadar sunulan iç ekipmanları, yeterli seviyedeki yaşam alanı ve yükleme hacmi ile bu otomobil sınıf standartlarını belirliyor. Test konuğumuz, Platinum Premium Pack donanım seviyesi ile listedeki en üst sırayı alan benzinli motora sahip. Bu donanımla birlikte yeni nesil adaptif LED aydınlatmaları, metal renkteki dikiz aynaları, 19 inç büyüklüğündeki alüminyum alaşımlı jantlar ve akıllı çevre görüş sistemi geliyor. Yeni nesil V Motion ön ızgara ve keskinleşen tampon tasarımı ile Nissan Qashqai, artık çok daha sportif görünüyor. Modelin arka tasarımında ise karartılmış far grubu dikkat çekiyor.

İç mekanda ise Platinum Premium Pack ile birlikte gelen Nappa deri koltuklar kalite algısına büyük bir katkı sağlıyor. Üç hafızalı ve ısıtmalı koltuklarla birlikte altı kesik direksiyon sistemi premium ve sportif bir algı oluşturuyor. Bunlarla birlikte en üst donanım seviyesinde gelen BOSE imzalı ses sistemi, müzik dinlemenin keyfini yukarılara taşıyor.

Gelelim Yenilenen Qashqai'nin sürüş özelliklerine... Test konuğumuz 1.2 litrelik turbo beslemeli benzinli üniteye sahip. 115 HP güç ve165 Nm tork değerine sahip bu ünite can-







lı bir karaktere sahip. Her ne kadar CVT şanzımana sahip otomobiller performans konusunda kötü eleştirilere maruz kalsa da Nissan'ın bu şanzımanlar arasında en hissiyatlı ve akıllı çalışan sistemlerden birini sunduğunu söylemek yerinde olacaktır. Modele eklenen ekstra yalıtım malzemeleri ve arka camın kalınlığının 3.8 mm'ye çıkarılması, aracın içindeki ses geçirmezliğin daha da gelişmesini sağlamış. Aracın elden geçirilen süspansiyonları sizin yoldaki neredeyse hiçbir bozukluğu hissetmemenizi sağlıyor. Anti takla barının rijiditeisinin arttırılması, aracın ani hareketlerde bile nötr direksiyon tepkileri vermesini ve olağan durumda hareketlerinizi akıcı bir şekilde gerçekleştirmenizi sağlıyor. Yakıt tüketimi konusunda ise 7.5 lt/100 km'lik bir değer sunan Qashqai kullanıcısına yeterli performans, ekonomi ve konfor sunuyor.

Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1197 cc turbo benzinli
Beygir gücü:	115 HP @ 5200 d/d
Tork:	165 Nm @ 1750 d/d
Şanzıman:	7 ileri CVT otomatik
Maksimum hız:	173 km/s
0-100 km/s hızlanma:	12.9 sn
Ortalama tüketim:	5.6 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	430 Lt
Boş ağırlık:	1285 kg
Fiyat:	158.435 TL



SUBARU XV

Yeni nesline kavuşan XV, Subaru Global Platformu üzerinde geliştirilerek Türkiye'ye giriş yapan ilk model olarak karşımıza çıkıyor.

Yazı: Buğra Özkan

Güvenlik ve sağlamlık denildiğinde akla gelen ilk markalardan bir tanesi de Subaru oluyor. Yeni nesli ile Türkiye yollarına giriş yapan Subaru XV, simetrik sürekli dört çeker ve tüm donanım seviyelerinde standart olarak sunulan EyeSight sürüş destekleyici sistemi ile göze çarpıyor. Markanın 2025 yılına kadar elektrikli ve hibrit dahil olmak üzere tüm modellerinde kullanacağı bu platform yol tutuşu, sürüş güvenliği ve destek sistemlerini en iyi şekilde harmanlayabiliyor. Ayrıca otonom sürüş için de gereken alt yapıya sahip Global Platform geleceği günümüze taşımışa benziyor.

Tamamen yeni bir otomobil olarak geliştirilen XV modeline önden bakıldığında çok daha modern bir tasarıma kavuştuğu görülüyor. Selefine göre büyüyen ön ızgarası ve LED aydınlatmalı far grubu modelin çok daha soğuk kanlı ve heybetli görünmesini sağlıyor. Arka bölümde ise yatay konumlandırılan far grubu, plastik tampon korumaları ve rüzgarlık kontrastı XV'ye ciddi bir hava katıyor.

XV'nin iç mekanında ise tamamen kalite ve titizliğin hakim olduğu bir yaşam alanı bizleri karşılıyor. Orta kısımda yer alan 8 inçlik dokunmatik multimedya ekranı üzerinden Apple CarPlay bağlantısı yaparak keyifli bir yolculuk sağlanabiliyor. Konsolun üst bölümünde ise 6 inçlik ekran yer alıyor. Buradan da yakıt tüketimi, sürüş asistanları ve sürekli dört çeker gibi birçok bilgiye erişim sağlanabiliyor. Boyutu küçültülen fonksiyonel direksiyon simidi ise otomobilin manevra kabiliyetine kartıda bulunuyor. En üst donanım seviyesindeki test otomobilimiz deri koltukları, uzun far asistanı, geri manevra trafik uyarı sistemi, kör nokta uyarısı, çarpışma önleyici ve anahtarsız giriş gibi özelliklere sahip. Yeni platformala birlikte aracın yaşam alanında da büyüme olduğunu belirtelim.

Subaru XV'nin kaputunun altında 1.6 litrelik atmosferik boxer motor görev alıyor. 114 HP güç ve 150 Nm tork değeri sunan ünite, bu gücünü otomatik CVT şanzıman ile dört tekerleğe aktarıyor. Sessiz ve sarsıntısız bir yolculuk sunan XV, yol tutuşu konusunda da güven veren bir karaktere sahip. Model alt devirlerde ağırkanlı olsa da atmosferik motor karakteri ile üst devirlerde kulağa hoş gelen bir sesle hızlanmasını artırıyor. Direksiyon tepkileri net ve hissayatlı olduğundan premium standartlarda bir yolculuk sunuyor. EyeSight sürüş asistanları karşılaşılan ani durumlarda öndeki araca olan mesafeyi belirleyerek güvenli bir şekilde frenleme yaparak olası bir kazanın önüne geçiyor. Ayrıca otomobilde yer alan Adaptif Hız Sabitleyici sistemi ile XV, gaz ve frene müdahale etmeden öndeki araçla ayarlanan mesafeyi koruyarak yolcuğunun yorucu bölümlerini devralıyor. Yaklaşık 400 km'lik kullanımımız boyunda ortalama 7.9 lt/100 km'lik bir değer elde ettik ki bu da yaklaşık 1.5 tonluk bir SUV için kabul edilebilir bir değer. Arazi koşullarında ve asfaltta, güvenli ve konforlu bir yolculuk sunan Subaru XV, 121.155 TL başlangıç fiyatı ile oldukça karlı bir seçenek. Test otomobilimizdeki gibi en üst donanım seviyesine çıkmak istediğinizde ise b fiyat 157.220 TL oluyor.



Teknik Veriler:	
Motor:	4 silindirli 1600 cc benzinli
Beygir gücü:	114 HP @ 6200 d/d
Tork:	150 Nm @ 3600 d/d
Şanzıman:	otomatik şanzıman CVT
Maksimum hız:	175 km/s
0-100 km/s hızlanma:	13.9 sn
Ortalama tüketim:	6.4 Lt / 100 km
Bagaj hacmi:	385 Lt
Boş ağırlık:	1425 kg
Fiyat:	157.220 TL




34 ADK 631





SKODA KAROQ

Sıkı ve titiz çizgiler Yeti'nin üslup orijinalliğinden pişman olmanızı sağlayabilir. Yeni Çek SUV, kısmen değiştirilen araçtan çok daha konforlu ve modern bir otomobil.

Karoq, formların özgünlüğünü ve aynı tanımlanmış kişiliği yeniden öne sürmeden Yeti'nin mirasını kısmen topluyor: bunu vücut unsurlarını Seat Ateca ile paylaşmaya bağlıyoruz - kapılar ve dolayısıyla da profili, teker üstü çizgilerini -, Skoda Suv kaçınılmaz sinerji adına güçlü bir üslup tanımayı bırakmış gibi görünüyor. Ve böylece, Karoq'u (ve daha genel olarak, bir Skoda), gün içinde, her geçen gün onu yaşayarak değerlendirebiliriz. Aslında, yolcu bölmesi ve tabanı, tasarımcıların yeni spor araçlarına ayrıcalıklar ve belirli özellikler vermek için ortaya koydukları yaratıcı çabalarını açığa vuruyor.

SÜRÜYLE FİKİR

Bu arada yeni başlayanlar için Karoq, tam teşekküllü C segment SUV: 4.38 metre uzunluğunda çeşitli Nissan Qashqai, Kia Sportage, Peugeot 3008 ve Toyota C-HR tarafından kapsanan bölgede yer alıyor. Her biri, pazarında egemen olmak için farklı kartlara sahip, uygun fiyat, rafine tasarım veya hibrid teknoloji gibi. Burada Karoq, bunun yerine somutluk, gerçekten yararlı ve işlevsel çözümler üzerinde ve basit ve "akıllı" fikirler üzerinde durmayı amaçlıyor. Bu da Volkswagen grubunun diğer modelleriyle karşılaştırıldığında en çok niteleyen özelliktir. Zaten belirtilen vücut parçalarının yanı sıra platform, motor ve ortak ayarları da paylaşıyor.

MADDENİN KÜÇÜK HALLERİ

Kendisine "Skoda" dendiği halde, Karoq, kargo bölmesindeki belirgin özelliklerinden birine sahip. Sadece bagaja konan şeyleri tutmak için değil, aynı zamanda sabitleme çözümleri ile bariyerlerdeki lambanın çıkarılabilir bir meşale haline gelmesi gibi fark yaratan küçük kolaylıklar için de. Çek SUV'un bu hilelerinden bazısı standart, bazıları ise istek üzerine konuluyor: küçük atıklar için çöp kutusu, yolcu koltuğu altındaki şemsiye, bagaj kapağının arkasındaki buz kazıyıcı, tek elle su şişelerini açan açacak (denendi: çalışıyor), yolcu kabinine dağılmış eşya bölmeleri (on beş farklı şekil ve ebatta saydık) veya ön koltuklar arasındaki büyük soğutucu bölme. Kısacası, arabada ve otomobillerde yaşamı basitleştiren ve hep birlikte katı madde bulmacasını oluşturan birçok küçük şey var. Karoq'un özü, daha iyi veya daha kötüsü için ayrıntılarda yatıyor: makroskopik hata bu SUV'yi etkilemiyor ve bu nedenle ayrıntılarda iyileştirme marjları aranmalı. Örneğin, şerit tutma sistemini etkinleştirmek veya devre dışı bırakmak için ASAS menüsünü (sürücü yardım sistemleri) girmeniz ve ilgili öğeyi koymanız veya işaretini kaldırmanız gerekir; veya navigasyon sırasında, sesli talimatlar devre dışı bırakıldığında bile radyonun ses seviyesi düşürülür; ya da, yine, ses sisteminin ses seviyesi yükseltildiğinde kapı panelleri biraz gürleme üretir.





DİNAMİK SAĞLAMLIK

Dolayısıyla, grubun diğer SUV'ları oldukça güçlü sinerjilere sahip olmasına rağmen, Karoq'un kendine özgü bir kimliği var; ancak bu da fantezi için fazla alan tanımıyor. Özelleştirmenin imkânlarından görülebileceği gibi: ön planda olan işlevsellik için çok geniş kapsamlı ve daha soyut olmayan örneklerden daha az söz sahibi olan dekorasyon tarafında, Skoda'nın kapıların açılışında asfalt üzerinde öngörülen kelimeleri ve olasılıkları ile iç mekan aydınlatması için on farklı renk seçmeği sunuyor. Otomobilin işlevselliğinin tanımını yönlendiren akılcı yaklaşım, dinamik özelliklerde de tekrarlanır. Bu nedenle güçlü duygular aktarmak için yapılan bir otomobil değil, agresif sürüş stillerini desteklemek için de değil, daha geniş anlamıyla yorumlamak ve rahatlamak için size güvenilir bir seyahat arkadaşıdır.

Bu Skoda'nın tekerleğindeki ve tekerleklerin altından akan herşey sürücüye filtreleniyor. Örneğin, süspansiyonlar, test örneğine monte edilmiş 18 inç jantlı ve geride bükme köprüsü olan daha geleneksel engellere rağmen bile darbeleri etkili bir şekilde emer; Öte yandan, direksiyon çok iletişimsel değildir ve her koşulda oldukça hafiftir. Bu, yoldan "izole" edilmiş olma duygusunu arttırır ve çok da









meşgul olmayan bir sürüş sağlar. Bu aynı zamanda, itici birimin nominal güce ve tork değerlerine sahip, pürüzsüz ve doğrusal bir vites değişimini uyumlaştırmak için görevini yerine getiren bir otomatik çift kavramalı şanzımana sahip bir turbo benzin karakteristiğiyle de tutarlıdır; hızdan da söz edilebilir. Motorun dört ila iki silindir arasındaki çalışmasından geçişe eşlik eden "ses" hafif bir fark bile değil: tam olarak fark edilemez, geçiş sadece konsolun merkezinde bulunan çok fonksiyonlu göstergedeki gösterge ile açığa çıkar. Kabinde süzülen çoğunlukla hızlanma ve yüksek devirlerde çıkan o küçük ses, herhangi bir durumda titreşim olmaksızın iyi bir hissiyat sunuyor. Lastiklerin sersemletilmiş gürlemesi dahi, otoyol hızlarında, oldukça sakin bir kabin bağlamında, sadece muazzam dikiz aynaları tarafından üretilen fısıltılıların hışırdamasını içeriyor.



ALFA ROMEO STELVIO QUADRIFOGLIO

Fazla beygir; gerçekten çok fazla beygir. Kat ettiğiniz her yolu fantastik bir yolculuğa çevirebilecek sıradışı bir sürülebilirliği var. Çok karizmatik. Bazı açılardan eşsiz denebilir. İtalyan Yılanı'nın geçmişteki itibarını geri getirmek için mükemmel bir yol.

Sportif SUV'lar terimlerle çelişkilidir. Tasarım ifadeleri kaçınılmaz olarak, uzlaşılamaz örneklerin, mutlak saygının güçle yer değiştirmelerinin ve kombine konfor alanını içeren bir ortamdan kaynaklanan karakteristik işlevselliğin teknik olarak uzlaşılmasından ortaya çıkar. Aslında çelişkili söylentileri birleştirmek için şimdiye kadar yapılan birçok girişim, yüksek mühendisliğe sahip markalardan bahsederken bile, utangaç bir düşünce imgesinden utanç verici bir ipucu ortaya çıktı: yapay beygirler. Bu, yerden yüksek otomobilleri hızlanmaları (kaçınılmaz ve iç karartıcı bir yakıt tüketimiyle) için zorunlu hale gelmesi gerekti ve sürücüye, çeviklikten bahsetmemek için bir his veriyordu. Ancak yeterli dinamik dengeyi sağlamak için hala bir engel oluşturmaktadır. Bu makinelerde, genellikle elektronik mühendisler tarafından gerçekleştirilen, sabit ve acımasız müdahaleleri aslında şablonun doğal sınırlarını vahşi merakla ortaya koyan mükemmel kontrol sistemleri üzerinde çalışmak, kuşkusuz zorunda kalınan en zorlu işlerden biridir. Ancak son zamanlarda bir şeyler değişti. Ve bu, (diğerlerinden daha az olmamasına rağmen) Porsche Macan'ın tepe versiyonuna adını veren şey, belirli pazarlarda boğulmuş SUV'ların hayatta kalma mücadelesine yeni bir boyut kazandırdı. Bugün, o Alman'ın bir rakibi var. Alfa Romeo'nun görkemli ceketini getirin ve Stelvio Quadrifoglio'yu sahneye davet edin. Ve bu rakip - zayıflıklardan uzak coşku ile - harika içeriklerle donatılmış. Alman liderliği için bu çok tehlikeli.

RAFİNE İÇ MEKÂN

İç mekana hızlıca bir göz atalım. Bunlar, Stelvio'nun fikirleridir ve bu versiyonun agresif ruhunun altını çizmeyi amaçlayan birkaç dokunuşa sahiptir. Aynı pırıl pırıl, zarif, aynı özelliklere sahip olan ve kız kardeşleri ile ilgili olarak daha az vurguladığımız nadir ayrıntılar göze çarpıyor: mükemmel sürüş konumu (Porsche'den daha az mükemmel), eski İtalyan standartlarına karşı olan önyargıyı kıran dokunuşlar, çok da büyük olmayan bir ekrana sahip multimedya sistemi (özellikle navigasyon kullanıldığında yetersiz) ve geliştirilmiş bağlantı ekipmanları (İnternet bağlantısından yoksun, bu kategoriden vazgeçilemeyen bir unsur) vesaire. Ancak, atmosferin iyi incelendiği, kontrollerin işlevselliğinin, pazardaki en rekabetçi sektörlerden birinde bir alan bulmak isteyen bir otomobilin emelleri doğrultusunda mükemmel ve hayat boyu olduğu konusunda itiraf edilmesi gerekiyor. Süspansiyon emme kapasitesi, azaltılmış PZero lastiklerine rağmen pozitif bir tavır sergiliyor. Bununla birlikte, Quadrifoglio direksiyon simidindeki Start (Başlat) düğmesine basıldığında her şey anlam buluyor - Ferrari için doğmuş bir stile açık bir referans getiriyor ve devrelerin diğer ucunda Giulia Quadrifoglio'nun yatıştırıcı biturbo rüyası ortaya çıkıyor.

URLO'DAN GELEN 510 BEYGİR

Doğru, Alfa'nın kalbine dokunulmadı. İhtiyacı da yoktu. İki nokta dokuz litrelik motor, benzinden ve CO_2'den tasarruf etmek zorunda kalırsanız tek bir üniteyle (daha doğrusu seçici olmak için) çalışabilmek, bir mühendislik becerisinin bir parçasıdır (sonuçta Alfa modüler motorları zaten 80'lerde yapıyordu) ve potansiyelinden tam olarak yararlanmaya karar verdiğinizde benzeri görülmemiş bir şiddetle patlayabilirsiniz. Pist üzerindeki 0-100, Stelvio'nun biraz daha farklı mesafeler için adımını atması arzusu üzerine uzun, çok uzun sürüyor. Giulia'da olduğu gibi, bu kadar çok güzel şeyler, otomatik bir ZF sekiz ileri şanzman ile yönetili-







yor (manuel Giulia'da denenen şanzımanın ağırlığı göz önüne alındığında pek de bunun için olduğu söylenemez): Roberto Fedeli liderliğindeki ekip, koşulsuz en klasik çözüme, çift debriyajın çağrılmasıyla direndi. Dönüştürücünün - süper koruma kartında - seçiminin Stelvio için mükemmel olduğunu itiraf etmeliyiz: Bir zamanlar direksiyon üzerindeki kulakçıklar, görünümü tatmin etmeye yönelik plethorik nesneler değildi (ve bu durumda verilen dokunma hissiyatı da var), ancak sürüş deneyimi için çok işlevsel bir şey. İsterseniz ona otomatik olarak da güvenebilirsiniz; ancak manuel modda kolu, turbo-lag'ın en ufak bir ipucu olmaksızın 6,500 rpm'yi çekebilen motor kalitesine mükemmel şekilde uyacak şekilde hareket ettirerek hızlı bir şekilde ulaşılmasını sağlar; dişli değişiminin görsel göstergesi eşliğinde. Performansların inanılmaz olduğu varsayıldığında, başlangıçta bahsedilen gerçek tema: yarış dinamiği gerçekten bunda var mı? Cevap net ve açıktır: evet. Pist üzerindeki alışılmış egzersizlerimizin sonuçları, Quadrifoglio'nun tüm kullanım koşullarında ne kadar keskin olduğunu gösteriyor.

AKILLI ÇEKİŞ

Normal dişli Q4 sistemi, hareketlilik eksik olduğunda çekişin iki aks arasında eşit olarak dağıtılması olasılığı ile tüm torku arka tekerleklere emanet eder. Kuru asfaltta, tüm bunlar, Giulia'nın aynı motorla sunduğu sansasyonlara, bazı açılardan benzer şekilde (farklı teknik yapılandırmaya gelmeden) heyecan verici bir davranışa dönüşüyor. Burada tabii ki, sınırları daha da aşan, kuyruk açılım eğilimi haline gelen understeer bir tutum var; Böyle bir şey olursa, hassasiyet ve hassasiyet için mükemmel olan direksiyon milimetre düzeltmelerine izin verir ve 2.019 kilogramın aşırı güç patlamalarına ne kadar çaba veya endişe gerektirmeksizin tetiklenebileceğini gösteren bir göstergedir. Bunu yapmak için, Dna seçicisini Yarış pozisyonuna getirin - Bu, Exp modu hariç tutulmasına ilaveten olağanüstü agresiflik açısından motorun, direksiyonun, egzozun ve amortisörlerin yönlendirme mantığını değiştirir. Belirtildiği gibi süspansiyonların emilmesi ile ilgili yapılan işler de mükemmel ki bunlar sadece Yarış modunda gerçekten katı bir hale geliyor. Bu bakımdan, amortisörlerin ayarını manettino'nun en uç konumundan ayırma ihtimali kayda değerdir. Çözüm de Maranello'dan geliyor (Fedeli'nin önce çalıştığı şans eseri değilse...). Dahası, Cavallino'ya yapılan atıf bir tahrik de içermiyor değil. Quadrifoglio'ya rehberlik ettikten sonra, böyle bir şasinin daha da yüksek güçlere kolayca sahip olabileceğini düşünmek şüphesizdir; Eğer bu gerçekleştiyse, Suv Ferrari'yi bu kadar çok konuşmak mantıksız olur mu?

VOLKSWAGEN T-ROC

Sofistike bir stil, olağan yapı kalitesi, iyi bir aksesuar listesi ve daha önce hiç bir crossover'da düşünülmemiş olan baştan çıkarmanın inancı. Bu test de bunların hepsini barındırıyor.

İçerdekiler arasında, 4.25 metre altındaki kompakt SUV'ler, B-SUV olarak etiketlenmiştir: gerçekte, nüanssız ana hatlarıyla sadeleştirilme ve bazen (ya da daha sıklıkla her şeye değinmeyen) bir tanım. Aslında, aşırı uçlarda, yüksek faydacıların sade çeşitleri varsa, üst kategorinin klasik hatchback'ine inandırıcı alternatifler olarak önerilen diğer araçları da var. Aslında, Volkswagen T-Roc gibi özelliklerine ve kullanım amacına bakacak olursak belki de içlerinde en önü açık aday; en çok satan Golf'e göre bile.

Teknik platformun ötesinde, orta sedana kıyasla yükümlü olan kabiliyetler, tabii ki yükseklikteki büyük gelişme haricinde, yeni Alman crossover'ının en üste konumlandırılmasını tanımlayan ipuçları arasında kabin, teçhizat ve platformdaki giriş alanları bulunur; ve elbette ki, fiyatı da. Mezura elimizdeyken, kokpitin genişliği bakımından sınıfının en büyüğü olduğu ortaya çıkıyor: yolcuların omuz yüksekliğindeki önlemler, C segmenti otomobiller ve geniş crossover'ların ayrıcalıklı olan 130 cm'lik barajı aşıyor. Araç gövdesinin harmanlanmış görünümü ve eşsiz tempo ölçümü yanıltıcı olmamalı: kabin gayet iyi ve arkasında oturanların bacakları için fazladan birkaç santimetre var.

GELİŞMİŞ BİR STİL

Test masamızdaki iki T-Roc'un seçenekleri birbirine çok yakın: arka koltuklar için ayarlanabilir klima sistemi (rakipler arasında nadir bulunan, aynı zamanda sedanlarda yer alan), iki renkli boya, adaptif hız sabitleme kontrolü ve farklı sürücü yardım sistemleri. Aslında, talep üzerine aksesuar listesi çok da uzun değil, çünkü çok sayıda içerik Style'dan başlamak üzere zaten standarttır ve Advanced'da ekipman olarak diğer şeylerin yanı sıra tam LED farlar, 18 inç alaşım jantlar, çift bölgeli otomatik iklim kontrolü ve yapılandırılabilir dijital gösterge tablosu mevcut. Öte yandan otomatik şanzıman, sadece 150 beygir gücündeki 2.0 TDI turbodizel ile geliyor. Bu nedenle önemli bir motor, dört teker çekişli çift kavramalı bir dişli kutusu ile birleştirildiğinde, test edilen Saf Beyaz modelinde olduğu gibi, liste fiyatı olan 34 bin euro'yu biraz aşıyor. Aslında bu, bu otomobilden çokça beklenebilecek bir seviyede. Bu açıdan T-Roc'ın tepkileri büyük ölçüde belli bir noktaya değinmişti ve ön kapı panellerinin üst kısmı, gösterge tablosu ve gösterge paneli için sert ve parlak plastik kullanmak konusunda ikna edici olmayan (ve bir Volkswagen'in beklenmedik bir şekilde) kararı olmasaydı işler oldukça farklı olurdu.



"BİNLİK" SÜRPRİZ

2.0 TDI'dan bahsediyorduk: Dört tekerden çekiş ve DSG şanzıman, sofistike arka süspansiyon ve tabii ki çok yüksek performans, size çok tutarlı bir otomobil sürme hissi veriyor. En azından acil manevralar için taahhüt edilinceye kadar hızlı düzeltmeler gerektiren durumlarda bunu rahatlıkla fark edebiliyorsunuz. Buna karşılık, direksiyon, iyi geribildirim sağlıyor ve şüphesiz parlaklığı ayrıcalıklı kılan bu crossover'ın kişiliğiyle de tutarlı. Aksi takdirde, en azından bu güç sınıfının kompakt geçişlerinde, rekor kıran 0-100'luk launch-control temelinin varlığını açıklamazdı.

Üç silindirli 115 beygir gücüne sahip giriş seviyesi "binlik" turbobenzin, daha ziyade toplam 250 kilogramın altındaki bir kütleye denk geliyor. Azaltılmış hız performansına rağmen, daha da rafine edilmiş bir sürüş kalitesi, kesinlikle daha dengeli ve günlük kullanımda genel olarak çok hoşgörülü olan bir muazzamlık barındırıyor içinde. Motor daha da verimli bir şekilde yalıtılır gibi görünüyor: Bu arada, son derece sessiz "silindirik dönüş" şaşırtıcı, hatta dört silindirli dizel motordan daha iyi. Değerli altı vitesli manuel vites kolu, iyi manevra yapıyor: aşılaması hassas, aynı zamanda hızlı ve debriyaj pedalı aşırı çaba gerektirmiyor ve en nihayetinde otomatik eksikliğini aratmıyor. Gerçekten de, konfor bakımından T-Roc 1.0 TSI, yol yüzeyindeki düzensizlikleri absorbe etmenin yanı sıra 2.0 TDI'nın da önünde: turbodizelin yapısı farklı performans gereksinimlerinden de etkileniyor; bu yüzden arka süspansiyondan bağımsız tekerlekler (birbirine geçen köprü ile birbirine bağlı tekerlekler yerine) biraz daha serttir.

İlginçtir ki, 2.0 TDI tankı 1.0 TSI'dan daha üstün bir kapasiteye sahiptir: 50'ye karşı 55 litre. Bu, turbodizelin daha fazla özerkliğe sahip olmasına yardımcı olur. Aslında öyle ama şehirde ve kentsel olmayan yollarda hafif turbobenzinin tüketime kıyasla biraz olsa da en iyi performansa sahip olduğu gerçeğini görmezden gelemeyiz.






QR 003 ED


QR 005 ED

FERRARI 812 SUPERFAST

Yükseklerde takılan bir düzine silindir limitleri çok zorluyor ve çılgınlar gibi çığlık atıyor. Ve daha sonra geri kalan mekanik şeyler, pek de geride sayılmaz. Bunlar, bu otomobilin rehberini epik bir hale getirecek kadar yeterli.



Çok hızlı. Sanki diğer Ferrariler hiçbir yere gitmemiş gibi. Hızlı gitmek, Maranello'ya özel bir şeydi. Bununla birlikte, süper hızlı 812'yi tanımlayın; çünkü gitmenin de bir yolu yordamı var. Ve aslında 800 atın varlığını vurgulayan bir unsur da vardı. Bu üç rakamın yıkıcı gücünü azaltmak için tehlike yaratacak herhangi bir duruma eşlik etmeyen bir sıfat.

Başka bir şey varsa, Superfast tanımı gelenekte kök salmış ve her zamankinden daha fazla kutsal bir ayrıntıya sahip: Bu takı birkaç ay önce, Cavallino'nun yetmişinci yıldaki kutlamalarının ortasında doğdu. Tanımlama, 1964 yılının 500 Superfast'ine, son Ferrari'nin tamamen el yapımı bir şekilde üretildiğine işaret ediyor. O andan itibaren aslında, Maranello'da bile montaj hattı "seri" üretim haline gelmişti.

ÇİFT KİŞİLİK

812, F12 berlinetta'nın mirasçısıdır ve F12tdf'nin unsurlarını ekleyen teknik taban içerir. Birkaç yıl önce 799 adetlik özel bir seri olarak doğan tdf'le bu iki model arasında hemen hemen bir köprü olduğu düşünülüyor. Tour de France'dan başlamak üzere Superfast, GT ve süpersporlar arasındaki doğal sınırları daha az gösteren (ve bazen de yıkıcı) bir unsur olan dört tekerden yönlendirmeyi yeniden sunuyor. Üzerine değinmeye değer olan bu ikilik, kişiliğinin ayrılmaz bir parçasıdır. Esas olarak ait olduğu kategori olan GT'nin günlük canlılık açısından ne gerektiği ortada: kalkış ve iniş yapmak, yolcu bölmesine rağmen belirli atletik hareketlere ihtiyaç duymuyor ve içi de geniş. Stil ve temel ayarları F12'yi ve daha genel olarak son yılların Ferrarı'lerini takip ediyor. Bu konuşma direksiyon üzerinde toplanan komutların ergonomikliği için de geçerli. Formula 1 ile bağlantıları akla getiren bir fırça darbesi, arzulanan doğallık ile kavga etmek için yeterli olmadığı halde her şey parmaklarınızın ucunda.

Gerçekte, her şeyden daha fazla geliştirilmeyi hak eden şey, multimedya sistemidir: konsolda size izin verebilecek ekranın bulunmaması (bir umut üzerinde bulmayı umsanız bile), maalesef ki yeniden bir gözden geçirmeye ihtiyaç duyarsınız. Mantıklı olmasa bile: Kullanım mantığı çok da zor değil... Direksiyon simidinin sağındaki tuşlar biraz yoğunlaşma ve taahhüt gerektiriyor. Bunu yapmak için şanslı olmanın günlük kullanım için tasarlanmış bir otomobil olduğu göz önüne alındığında, hoparlörü de iyileştirmek faydalı olurdu: karayolu üzerinde, faydalı sesler biraz daha 'gür' olurdu.

Bu tespitler sanki bize bir şekilde unutturuluyor, çünkü 812 ilginç bir şekilde ilgi çekici. Bir mücevher olan motorunda odak merkezini bulan bir sanat var. Dahası, bir kereliğine değinmek istiyorum: belki de dünyadaki en iyisi. Harika Lambo V12'den hiçbir şey almadan, bu motor gezegensel motorizmin en üst noktasıdır. On iki silindir sürtünme kavramını sıfırlamış görünüyor: Bu kadar sansasyon, ipekle hareket etmesi ve dönüşümlü hareket ilkesine dayanmamasından kaynaklanıyor.

ZAMANSIZ DUYGULAR

Yönlendirme ile minimum güvenle karşılanmanız gerekir. Elektrikli servo destek sistemine geçiş sorunu değil, her şeyden önce hafifliğine alışkanlık kazandırma konusudur. Ve cevabı, her zaman çok hızlı olan arkasındaki tekerleklerle karıştırmak biraz kafa karıştırıcı olabiliyor (aynı zamanda yönlendirildi, ancak konu bu değil). Aslında elle değil, düşünceyle yön değiştirmiş gibi görünüyor. Gerekirse onu karşı çıkmaya teşvik edebilirsiniz, ancak buna çok da fazla gerek yok: zaten bunu nasıl yapacağınızı biliyorsanız, önerileri fark etmezsiniz bile. Öte yandan, kendini yan verme sanatına adamaya yeterli olduğuna inandırırsan, yolun dışındasın demektir. Her anlamda.

812, F12'nin bazen ezici karakterini oluşturan sivriliğini kaybetti, ancak bu, ciddiye almaya karar verdiğinizde herkesin ona erişemeyeceği anlamına gelmiyor. Çeviklik, rahatlık, çekiş ve rahat hissetme arasındaki ince denge, anı anında yeniden tanımlayan bir şeydir. Gaz pedalı, direksiyon ve yük aktarmaları arasında herhangi bir çapak çıkarmaya izin vermeyen bir ahenge sahip. Herkese izin vermiyor: Onunla bir uçan bir sanatçı olmak zorundasınız. Ve bununla yüzleşmemiz gerek: Bu da onun cazibesinin bir parçası.




L4 14513

KÜÇÜK SINIFIN DEVLERİ

İki çeviklik şampiyonu, otomatik şanzımanla kendilerini konfor ve tüketim amacıyla mücadele etmek üzere silahlandırıyor. İlk karşılaştırma daha taze bitmişken, ikincisinde Fransızlar biraz daha baskın gibi. Kentin her yerinde kullanıyoruz.



Pop gibi, İtalya'daki en çok satan modellerin ilk onunda kalıcı olarak yaşıyorlar. Sonuçta, Citroën C3 ve Ford Fiesta kendilerini pratik otomobil olarak, fazla bir donanım listesi vermeden sunuyorlar. Ve artık daha fazla konfor arayanların ya da günlük stresli yolculuklar ile trafikte çile çekenlerin derdine derman olacak bir seçenek sunuyor: otomatik şanzıman. Tabii ki ücretsiz değil: Manuel şanzımandan otomatik şanzımana atlama, Amerikanlar için 2.000 euro, Fransızlar'da ise 1.500 euro kadar tutuyor. Somme, Fiesta'nın ortalamasından biraz daha yüksek olan C3 pazarıyla uyumludur. Test edilen otomobiller ödüllü 100 HP'lik EcoBoost "binlik" bir Fiesta Titanium ile Shine sürümünde (en üst paket) PureTech "binlik" benzin 110 HP C3. İki üç silindirli turbo motor, otomatik şanzımanla bağlantılı olduklarında farklı bir karakter sergiliyor. Her iki durumda da, tork konvertörlü altı vitesli şanzımanlarla uğraşıyoruz: C3, PSA grubunun farklı modelleri tarafından benimsenen Aisin tarafından üretilen Eat6'yı bulunduruyor ve Ford, Çin Chang'an 'la olan ortak girişimine güveniyor.



HERKES İÇİN OTOMATİK

Transalpin çözümünün takdir ve sonuca göre ayırt edildiğini söyleyelim: Sürüşte hızlar yumuşak ve hızlı bir şekilde dizilir ve gaz pedalına daha fazla bastığınızda yumuşak ve çok kararlı bir ilerleme sunar. İtici birimin tahriki sayesinde, Fransızlar 9.9 saniyede 0 -00 km / saat hızlanmasını gerçekleştiriyor (beş vitesli manuel ile yapılandırılan aynı motorun onda birinden daha düşük) ve 70-120 km / s arasında 10.4 saniye sürüyor: bu özellik, geçiş sürelerini etkili bir şekilde en iyi duruma getiren Spor modunda oluyor.

Öte yandan Fiesta, daha fazla aspiriktir: kökeninde 10 beygir daha az olmasının yanı sıra, biraz tembel ve bazen belirsiz bir iletişimi vardır, sanki girdilere cevap vermek zorunda olduğunda ne yapacağını bilmiyormuş gibi (Fiesta'da direksiyon kulakçıkları olmasına rağmen, Citroën'de yok). S moduna girerseniz daha iyi şeyler olur, ancak genel durum Fransız kadınları için uygun kalır.

UFAK BİR GEZİNTİ

Tüketim konusunda Citroën, kentte olumlu bir gelişme gösteriyor; karayolu üzerinde ve şehir içinde rakamlar rakibinin rakamlarına yakın: Ford'un 13,8km/l'sine karşı ortalama 14,6 km/l. C3 için PureTech motoruyla ilişkili beş vitesli manueli karşılaştırmak da ilginç: Bu durumda, test merkezimiz tarafından ölçülen mesafe yaklaşık 15.8 km/l, bu nedenle çok geniş olmayan bir aralık ile değişimin türü göz önüne alındığında fizyolojik ve öngörülebilir sonuçlar ortaya çıkıyor.

Otomatik olarak ömrü, keyif ve rahatlık anlamında puan kazanıyor, ancak tanımında başka bir faktör de vardır. Örneğin, Citroën'de kaliteli kumaş koltuklar rahattır ve kolları ve tekerlekleri ile ayarlamak, kesinlikle basit bir işlemdir. Bu arada, Fransız hafifçe kaldırılan sürücü koltuğuna bayılır ve Fiesta biraz daha alçakça (fark neredeyse dört santimetrelik) sürücüyü ve yolcuyu ağırlarken göz kırpıyor, ancak yanal destekler sayesinde daha zarif ve ifade edilmiş bir konfora sahip. Daha da hassas bir teknik gözle hala konfor açısından bakıldığında, iki model de iyi bilinen özelliklerini doğruluyor: süspansiyonlar (özellikle Citroën'inkiler), kuru ve kısa engelleri etkili bir ve yeterli bir











şekilde emiyor, ancak kaldırım üzerinde de gizli duruyorlar.

Yönlendirmeyle ilgili olarak, yarışmacılar önceki testlerimiz sırasında zaten ortaya çıkan özellikleri üretirler: Fiesta, hızlı ve hassas olduğunu onaylarken, Fransız komutan temelde hafif ve uygun bir hazırlık derecesine güvenebilir.

AKTİF ASİSTANLARA İHTİYAÇ

Son olarak, güvenlik ve şoföre yardım bölümündeyiz, herkesin bir şeyler beklediği yerde. Aslında, test edilen otomobillerin hiçbirinde otomatik acil frenleme yok: Fiesta'da sistem iki paket içerisine alınıyor, ancak bunlar otomatik sürümlerle uyumlu değilken, C3'te satın alımını gerektiriyor. Aktif şehir içi freninin fiyatı 300 avro. Fransızlar regülatöre ve hız sınırlayıcıya güvenebilirlerse rakip sadece ikinciyle sınırlıdır. Öte yandan, Fiesta şeritlerin yanlışlıkla aşılmasına ve karanlık köşelerin izlenmesine ilişkin uyarıda bulunur (bunun için 200 Euro'luk ek bir ücretle C3 talebi üzerine), trafik artı çapraz uyarı ve Şeritte tutma yardımı, şehir dışı güzergahlarda yörüngenin dışındaki tüm çizgileri sınırlamak için bir hayli kullanışlıdır.



Yamaha'nın Motobike İstanbul 2018 Yenilikleri

22-25 Şubat tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde kapılarını açacak olan Motobike İstanbul 2018'e tüm motosiklet markaları hazırlıklarını tamamlamak üzere iken Yamaha da fuar için onlarca yeni modelini getiriyor.

Motosiklet tutkunları için her yeni sezonun açılışı anlamına gelen Motobike İstanbul, 22-25 Şubat 2018 tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenecek. Hemen hemen tüm motosiklet markaları bu fuar için hazırlıklarını tamamlamak üzere. Yamaha da bu yıl için yeniliklerini ilk olarak bu fuarda sergileyecek. Yamaha'nın sergileyeceği 2018 modelleri arasında yenilenen Max Ailesi, MT serisinin yeni modelleri, yeni Tracer 900, Tracer 900GT, XSR 700 ve XSR 900'ün yeni renkleri yer alacak. Fuarın en popüler standlarından biri olması beklenen Yamaha'da farklı yaşam stillerine ve hayat görüşüne sahip modeller sergilenecek. Yamaha, Japon teknolojisinin bilindik özelliklerini ve tasarım gücünü bu yıl da yeni modellerinde cesurca ortaya koyacak.

Yenilenen Max Ailesi fuardaki yerini alıyor

Şehir içi yaşam şartlarına en iyi uyum sağlayan ve piyasaya sürülmesinden itibaren büyük ilgi gören Max Ailesi yenilenen birçok modeli ile Motobike İstanbul 2018'de yer alıyor. Yakın zamanda XMAX 125, XMAX 250, XMAX 300 ve son derece başarılı bir scooter olan XMAX 400 modellerinin dahil edilmesiyle bu seri daha da büyüdü. Yamaha, zaten olağanüstü özelliklere sahip olan MAX Ailesi'ni 2018 için geliştirdi. Bu popüler model grubu, NMAX 125, NMAX 155 gibi diğer üyeleriyle başarılı bir uyum yakalıyor.

2018 Tricity 155'e yeni renkler

Heyecan verici NMAX 125 ve NMAX 155, hızlı akselerasyon ve scooter ekonomikliğini, pratikliği ve sportif çevikliğiyle şehir içi ulaşıma eğlenceyi geri getiriyor. 2018 yılında NMAX 125 ve NMAX 155, yeni renk seçenekleri ile satışa sunuluyor. Şehir içi ulaşımın en eğlenceli yol arkadaşlarından Tricity 155 de yeni renkleriyle caddelerde yerini alıyor. D'elight 125, Yamaha'nın ürün yelpazesinde bulunan en hafif 125 cc scooter olarak, seyahat etmenin kolay ve eğlenceli yollarını arayan geniş bir kitleye




Yazı: Birkan Demir Çalışkan





daha uygun fiyatlı ulaşım sağlıyor.

Bunker Custom MT-25'i kişiselleştirdi...

Türkiye'de kişiselleştirmeyi yaygınlaştırmak adına geçtiğimiz yıl Bunker Custom ile işbirliğine giden ve Tracker Tarzı XSR700'ü farklı bir yorumla kullanıcı karşısına çıkaran Yamaha, klişelerin ötesine geçebildiğini göstererek bu yıl da MT-25'i Bunker Custom yorumuna bırakıyor. Bunker Custom ellerinde farklı bir yorumla ortaya çıkan MT-25, ilk kez Motobike İstanbul'da kişiselleştirme akımının meraklılarıyla bir araya gelecek.



MT-09 SP heyecanı

MT Serisi, motosiklet sürücülerine maksimum performans ile keyifli bir sürüş deneyimi vermeye yönelik bitmeyen bir macera sunuyor. Bu maceranın heyecanı, ilk sezonunda büyük bir satış başarısı gösteren yeni MT-09'un piyasaya sürülmesinden yalnızca bir yıl sonra Hyper Naked segment, yeni MT-09 SP'nin piyasaya sürülmesi ile daha da büyümeyi hedefliyor. MT-09 SP yanı sıra MT Serisi'nin başarısı kanıtlanmış modelleri olan MT-25, MT-07 ve MT-09 da yenilenen özellikleri ile fuarda yerlerini alacak.

Tracer 900 da yenilendi

2017 modeli ile oldukça beğeni toplayan Tracer 900, tamamen yenilenen şasi ve sürüş özellikleri ile 2018 yılında satışa sunuluyor. Yamaha tasarım ekibi, Tracer 900'ün çok sevilen güçlü yönlerini ve değerlerini geliştirmeye odaklanırken, uzun yol deneyimi amaçlayan müşterileri için çeşitli yenilikler ve değişiklikler sunuyor. 2018 yılı için Yamaha'nın Sport Touring ürün yelpazesine katılan Tracer 900 GT, standart premium özellikler ile birlikte gelen yeni bir model. Tracer 900'den

DÜNYA RALLİ ŞAMPİYONASI YENİDEN TÜRKİYE'DE

Ali Diç

Avrupa Ralli Kupası kapsamındaki Balkan Ralli Kupası'nın final yarışı olan ve Dünya Ralli Şampiyonası'nın provası niteliği taşıyan Marmaris Rallisi 20-22 Ekim tarihleri arasında Muğla'da Ula ve Marmaris

S Uluslararası Otomobil Sporları Federasyonu (FIA) Ralli Komisyonu Başkanı Jarmo Mahonen ve FIA Güvenlik Delegesi Michèle Mouton'un yanı sıra bu yarışı gözlemleyip, değerlendirmek için Marmaris'e gelen uluslararası otorite FIA'nın diğer yetkilileri, etapların kalitesi ve servis alanına hayran kaldıklarını dile getirdiler. FIA Ralli komisyonu, Marmaris'te gerçekleşen Türkiye Rallisi Marmaris'in 2018'de Dünya Ralli Şampiyonası'na dahil edildiğini resmi olarak açıkladı... Türkiye, 8 yıllık aranın ardından 13 yarıştan oluşan takvimin 10. yarışı olarak 13-16 Eylül tarihlerinde Muğla ve çevresinde gerçekleştirilecek.

Rallide 3 Büyük Uluslararası Başarı

Murat Bostancı-Onur Vatansever, Buğra Banaz-Burak Erdener ve Ümit Can Özdemir-Batuhan Memişyazıcı ekipleri ile Avrupa Ralli Şampiyonası'nı takip eden Castrol Ford Team Türkiye ekibi, sezonu Avrupa Ralli Takımlar Şampiyonu olarak tamamlayarak tarihi bir başarı elde etti.

Toksport WRT ekibi Orhan Avcıoğlu-Burçin Korkmaz ekibi sezonu Balkan Ralli Şampiyonu olarak tamamlarken, aynı zamanda Dünya Ralli Şampiyonası'na dahil İspanya ve İngiltere rallilerinde ülkemizi temsil etti.

Neo Motorspor adına yarışan Yağız Avcı-Bahadır Gücenmez ekibi 2017 Avrupa Ralli Kupası'nı ülkemize getirmeyi başardı. Neo Motorspor adına yarışan bir diğer ekip Adil Küçüksarı-Kerim Tar da, Avrupa Ralli Kupası ERT2 kategorisinde İkinciliğin sahibi oldu.

Başkan Yazıcı'dan Teşekkür

TOSFED Başkanı Serkan Yazıcı 2017 sezonunun ardından yaptığı açıklamada "2017 sezonu, federasyonumuz adına bir çok 'ilk'in yaşandığı, sporcularımızın önemli başarılara imza attığı dopdolu bir yıl oldu." dedi.

Açıklamasında "Avrupa'nın dört bir yanında ülkemizi başarıyla temsil eden tüm sporcu ve takımlarımıza bir kez daha teşekkür ediyor, başarılı organizasyonlar gerçekleştiren organizatör kulüplerimizi kutluyoruz." diyen Yazıcı gelecek yıl yapılacak en önemli organizasyonun, WRC'nin 10.ayağı olarak Marmaris'te düzenlenecek olan Rally Turkey olduğunu vurgulayan Yazıcı, "Tüm dikkatimizi bu organizasyona yoğunlaştırmış durumdayız. Bu dev organizasyondan alnımızın akıyla çıkmak istiyoruz. Tüm sporcu ve kulüplerimize iyi bir yıl diliyor, başarılarının artarak devam etmesini temenni ediyorum." dedi.

